Numer podwójny
CENA 100.— zł



Morski Przegląd Gospodarczy



ORGAN GOSPODARCZY POLSKIEGO WYBRZEŻA

Nr 10-11 (29-30) | Gdańsk/Gdynia, październik-listopad 1948 r. | Rok III

Dr. F. Widy - Wirski

Polityka gospodarcza i społeczna w rybactwie morskim

Niniejszy artykuł ogranicza się do omówienia aktualnej struktury społeczno-gospodarczej produkcji rybackiej, do wyciągnięcia z tej analizy wniosków odnośnie kierunku dynamiki rozwojowej tej struktury. Wnioski stąd wyprowadzone winny stanowić obowiązujące wytyczne dla odpowiedzialnych kierowników polityki ekonomicznej w tej gałęzi pracy.

Chcemy przekonać się na zasadzie możliwie dokładnego rachunku, czy, dlaczego i w którym miejscu odstajemy — i odwrotnie, czy i w którym miejscu wysuwamy się wprzód w strukturze społeczno - gospodarczej rybactwa w stosunku do generalnej linii rozwojowej całej gospodarki narodowej.

Aby określić strukturę gospodarczo - społeczną rybactwa musimy wiedzieć, jak wyrażają się w rybactwie stosunki własnościowe rybaka do środków produkcji, to znaczy do narzędzi jego pracy i do surowca — jednym słowem musimy określić stosunki klasowe w tej dziedzinie pracy produkcyjnej.

Nasza analiza podjęta w zakresie rybactwa, a więc jednej dziedziny pracy produkcyjnej człowieka, musi rozsnuwać się na kanwie ogólnej struktury społeczno - gospodarczej gospodarstwa narodowego. Dlatego analiza ta nie może być oderwaną .

Nasza analiza musi szeroko uwzględnić ten podstawowy fakt rozwoju społecznego, że w miarę wzrastania sił wytwórczych, tj. w miarę postępu technicznego i udoskonaleń produkcji wzrastają dążenia do zmiany stosunków klasowych, do zmiany całej struktury społeczno - gospodarczej produkcji.

Dlatego analiza nasza musi widzieć zjawiska społeczne w rybactwie nie statycznie, nie płasko, ale dynamicznie, w ich ruchu rozwojowym.

Tyle, co do ogólnej metodyki. Przejdźmy do istoty tematu.

Ustrój społeczno-gospodarczy Polski współczesnej jest ustrojem mieszanym. Odróżniamy w nim trzy typy stosunków wytwórczych — trzy sektory ustrojowe: uspołeczniony, to jest państwowy i spółdzielczy łącznie, kapitalistyczny i drobnotowarowy.

Oficjalna analiza Ministra Przemysłu i Handlu, ogłoszona niedawno m. in. na łamach „Rzeczpospolitej" wyjaśnia dostatecznie wyraźnie, jakie typu przedsiębiorstw i warsztatów pracy zaliczyć należy do poszczególnych sektorów.

Spróbujmy zastosować ten podział do naszej gałęzi produkcji — do rybactwa.

Jeśli chodzi o zasięg sektora uspołecznionego w rybactwie, to wchodzić tu będą wszystkie państwowe i spółdzielcze przedsiębiorstwa połowowe, państwowy i spółdzielczy handel hurtowy i detaliczny, wszystkie państwowe i spółdzielcze przedsiębiorstwa usługowe odnośnie utrwalenia surowca, jak chłodnictwo, fabryki lodu, solarnie, wędzarnie, stocznie, większe warsztaty remontowe, zakłady zaopatrzeniowe w sprzęt: sieci, beczki itp., państwowe i spółdzielcze przedsiębiorstwa przetwórcze (mączka rybna, konserwy).

Jeśli chodzi o sektor kapitalistyczny, to w jego zasięgu mieścić się będą prywatne przedsiębiorstwa połowowe powyżej jednego kutra, prywatni właściciele kutrów nieposiadający kwalifikacji rybackich, nie będący szyprami, prywatny handel hurtowy,

OD REDAKCJI:

Numer niniejszy ukazuje się jako podwójny i poświęcony jest zagadnieniom rybołówstwa morskiego w oparciu o materiały Narady Rybackiej w Kołobrzegu.

większe prywatne przedsiębiorstwa usługowe, zaopatrzeniowe i przetwórcze.

W sektorze gospodarki drobnotowarowej mieścić się będą wszyscy rybacy pracujący, właściciele łodzi wiosłowo-żaglowych i motorowych, prywatny handel detaliczny, wykwalifikowani rybacy, szyprowie właściciele pojedyńczych kutrów nie wyżej 20—25 metrowych, prywatne warsztaty usługowe utrwalające i uszlachetniające surowiec, warsztaty remontowe i zaopatrzeniowe typu rzemieślniczego.

Ciekawym byłby procentowy udział poszczególnych trzech sektorów w produkcji rybackiej.

Jeśli wzięlibyśmy za 100 całą masę towarową ryby wyłowionej, przetworzonej i rozprowadzonej przez nas, dochodzącą w jakiejkolwiek postaci do konsumenta krajowego i zagranicznego i oznaczyli udział w tej masie poszczególnych sektorów — to otrzymalibyśmy najwierniejszy obraz dynamiki wzajemnych stosunków pomiędzy sektorami.

Ale tego zrobić nie potrafimy. Nie tylko dlatego, że statystyki którymi dysponujemy nie były zbierane pod kątem powyżej zakreślonej potrzeby. Nie możemy tego oznaczyć przede wszystkim dlatego, że jak dotychczas przenikanie się wzajemne poszczególnych faz produkcji, połowów, zaopatrzenia, a zwłaszcza handlu hurtowego i detalicznego, przetwórstwa i rozkładanie się ich na poszczególne sektory sięgały w produkcji rybackiej — ze względu na swoiste cechy tego surowca — szczególnie głęboko i daleko, dając kompletnie zamazany obraz.

Poruszamy to jednak przykładowo, jako ewentualny problem statystyczny na przyszłość.

Tymczasem jedynie dostępnym i stosunkowo dokładnym wskaźnikiem zasięgu i rozgraniczenie sektorów jest stosunek procentowy w poszczególnych sektorach.

Zbadajmy, jak się te stosunki układają w ogólności.

W całokształcie gospodarki narodowej stosunek zatrudnionych w trzech sektorach wyraża się według danych Ministerstwa Przemysłu i Handlu następująco:

sektor uspołeczniony zatrudnia 24 procent ogółu czynnej zawodowo ludności,

sektor kapitalistyczny — 14 procent, zaś

w sekotrze drobnotowarowym — gospodaruje 62 proc.

W rybactwie liczby te przedstawiają się następująco:

sektor uspołeczniony zatrudnia (na dzień 1. 8. 48) — 49,5 procent ogółu czynnych w rybactwie,

sektor kapitalistyczny zatrudnia (na dzień 1. 8. 48) — 14,8 procent,

sektor drobnotowarowy zatrudnia (na dzień 1. 8. 48) — 35,7 procent ogółu czynnych w rybactwie.

Wzajemne porównawcze stosunki rybactwa i całości gospodarki daje poniższa tabela:

W sektorach	Procent zatrudnionych w rybactwie	w ogóle
uspołecznionym	49	24
kapitalistycznym	15	14
drobnotowarowym	36	62

Widzimy z tego porównania, że sektor socjalistyczny w rybactwie ma większy zasięg, aniżeli w ogóle, że wysuwa się wprzód i, że elementy drobnotowarowe wykazują w rybactwie procent znacznie niższy od sytuacji ogólnopańtwowej.

Porównanie to możemy wyprowadzić zupełnie spokojnie, gdyż około 62 procent drobnotowarowców stanowią średni i biedni chłopi, rzemieślnicy i drobni detaliści.

Rybactwo zaś pracujące nosi wszelkie cechy podobieństwa małego i średniego chłopa, a detal, chałupnictwo i warsztaty usługowe w rybactwie dają się porównać z drobnym kupcem i rzemieślnikiem.

Sektor kapitalistyczny w rybactwie jak widzimy wytrzymuje porównanie.

Jak przedstawia się ruch zatrudnionych w rybactwie pomiędzy poszczególnymi sektorami w poszczególnych latach.

Liczby nasze za lata 1946 i 1947 są średnią roczną zatrudnienia — odnośnie zaś roku 1948 — oparte są o dane z dnia 1 lipca.

Poniższa tabela wykazuje charakterystyczne przesunięcia na tym odcinku.

Ilość zatrudnionych w rybactwie, w produkcji, przetwórstwie i handlu:

Sektory:	1946 r.	1947 r.	1948 r.
uspołeczn.	(38,9) 39	(36,4) 36	(49,5) 49
drobnotow.	(31,2) 31	(36,5) 37	(35,7) 36
kapitalist.	(29,9) 30	(27,1) 27	(14,8) 15

Obserwujemy stały wzrost zasięgu sektora uspołecznionego. Pewien spadek zatrudnionych w tym sektorze, przypadający na rok 1947, uzasadnia się usprawnieniami pod kątem widzenia rentowności, co wymagało redukcji niektórych pohopnych przerostów personalnych.

Sektor drobnotowarowy utrzymuje się w sytuacji prawie niezmienionej, natomiast sektor kapitalistyczny znacznie zredukował swój zasięg. Stało się to prawdopodobnie w rezultacie niewątpliwie coraz to sprawniejszej pracy sektora socjalistycznego na odcinku dystrybucji i jest konsekwencją ogólnej „bitwy o handel".

Możemy pójść tą drogą w rozumowaniu; gdyż w tymże sektorze kapitalistycznym w roku 1947 tylko 18 proc. ogółu zatrudnionych w tym sektorze pracowało w połowach (a więc w produkcji właściwej), a 82 proc. w handlu, przetwórstwie i skupie na wybrzeżu.

Według obliczeń zaczerpniętych z Centrali Rybnej udział sektorów w rozprowadzaniu ryby morskiej wyglądał następująco, obliczając w procentowym stosunku:

Handel:	1946 r.	1947 r.	1948 r. (I kwart.)
państwowy	12%	41%	48%
spółdzielczy	27%	23%	17,5%
prywatny	61%	36%	34,5%

Biorąc według aktualnego podziału sektorów, tj. łącznie obrót państwowy i spółdzielczy jako sektor uspołeczniony, obserwujemy kolejny jego wzrost na odcinku udziału w obrocie: 39% w 1946 roku, 64% w 1947 roku i 65,5% w I kwartale 1948 r.

Niewątpliwie proces ten będzie się pogłębiał w miarę porządkowania się rynku — w miarę przybywania urządzeń chłodniczych, w miarę inwestycji usługowych.

Z porównania udziału sektorów w samych połowach widzimy, że ciężar odłowu spoczął i nadal spoczywa na sektorze uspołecznionym, jeśli chodzi o rybołówstwo dalekomorskie i na sektorze drobnotowarowym, jeśli chodzi o połowy bałtyckie.

Udział w połowach.

Do obliczeń wzięto tylko lata 1946 i 1947.

Połowy ogółem:

Sektor:	1946 r. ton	%	1947 r. ton	%	Wskaźnik wzrostu połowów	
upołeczniony	2.511	11	8.539	21	6.000	38%
drobnotowarowy	19.775	86	28.085	72	9.000	51%
kapitalistyczny	982	3	2.835	7	2.000	11%
	23.268	100	39.459	100	Wzrost ton 16,191=100%	

Z danych tych widać przeważający udział sektora drobnotowarowego. I co ciekawsze udział tego sektora w połowach wzrasta szybciej niż przyrost zatrudnionych. Jest to wynikiem dotychczasowej polityki popierania rybaka-szypra, będącego właścicielem lub użytkownikiem kutra rybackiego. Połowy kutrowe w 1947 r. wynosiły 85% ogólnych połowów, zaś dalekomorskie tylko 15%. Dopiero po realizacji dalszych planów okresowych, połowy dalekomorskie wzrosną do 50% ogólnych połowów, zaś wzrost połowów kutrowych ustabilizuje się.

Strukturę połowów bałtyckich wykazuje poniższa tabela:

Połowy bałtyckie:

Sektor	1946 r. ton	%	1947 r. ton	%	Wskaźnik wzrostu połowów
uspołeczniony	1.921	9	3.836	11	18
drobnotowarowy	19.775	89	28.085	85	76
kapitalistyczny	452	2	1.096	4	6
	22.148	100	33.017	100	Wzrost ton 10.879=100%

Wielką dynamikę widać w rybołwstwie dalekomorskim. Jest to domena rybołówstwa państwowego. W wyścigu wzrostu połowów sektor socjalistyczny trzykrotnie przewyższył sektor prywatny.

Połowy dalekomorskie:

Sektor	1946 r. ton	%	1947 r. ton	%	Wskaźnik wzrostu połowów
uspołeczniony	590	55	4.296	71	76
drobnotowarowy	—	—	—	—	—
kapitalistyczny	510	45	1.739	29	24
	1.100	100	6.035	100	Wzrost ton 4.915 = 100.

Powyższy przegląd zasięgów sektorów, chociaż w rozbiciu osobno na obrót i połowy, wskazuje bez wątpliwości na dynamikę wewnętrzną kierunku rozwojowego sektorów — wytycza wyraźnie właściwą politykę gospodarczą dla rybactwa morskiego politykę, która musi być jeszcze społecznie sprawiedliwszą, jeszcze wydajniejszą w skali potrzeb nowoczesnego społeczeństwa i całkowicie zdolną do wykorzystania i pobudzenia szybkiego postępu technicznego.

Rząd Polski Ludowej nie jest rządem hamowania przyrostu sił wytwórczych, lecz rządem rozwoju tych sił i popierania postępowych form pracy gospodarczej człowieka.

Rybactwo morskie, nasza dziedzina, nie jest i nie może pozostać żadnym rezerwatem gospodarczego prymitywu, dzikiego handlu i bezwzględnej eksploatacji człowieka.

Dlatego w naszej polityce:

I. będziemy wzmacniali i usprawniali sektor socjalistyczny, ponieważ tylko tą drogą możemy
   a) planować produkcję i plan realizować dzięki koncentracji dyspozycji gospodarczej w całej produkcji, a więc w produkcji właściwej, w zbycie i przetwórstwie;
   b) spożytkować i rozwinąć wszystkie możliwości, które daje nowoczesny postęp techniczny — rozbudować bazę usługową, chłodnictwo, statki - chłodnie, statki - matki, zastosować lotnictwo, połączenia radiowe we flotylli, zbudować porty, a przede wszystkim polską bazę rybołówstwa dalekomorskiego w Swinoujściu;
   c) dać w rezultacie społeczeństwu pokarm białkowy coraz tańszy i w coraz lepszej formie do spożycia.

II. z tych samych względów, aby nasze duże możliwości produkcyjne panowały nad rynkiem, a nie odwrotnie, będziemy dążyli do ujęcia w plan ogólny sektor kapitalistyczny.

III. będziemy popierali gospodarkę drobnotowarową, czyniąc wszystko co możliwe, aby podnieść gospodarczo i społecznie rybaka pracującego, kutrowego, czy łodziowego — będziemy to robili, ponieważ:
   a) na nim się wspiera ciągle jeszcze poważna część produkcji właściwej;
   b) rybak pracujący zaludnia osady portowe i liczne osiedla rybackie naszego pasa brzegowego — przede wszystkim na Ziemiach Odzyskanych,
   c) z niego i jego dzieci rekrutować się będą załogi naszych statków dalekomorskich,
   d) w rybakach pracujących, odpowiednio zorganizowanych, tkwią wielkie rezerwy produkcyjne.

Nie możemy nie widzieć na obszarze jednego tylko Morskiego Urzędu Rybackiego w Szczecinie 985 wolnych jeszcze osad rybackich, że są one zniszczone w dużym stopniu — i muszą być najszybciej wyremontowane i zasiedlone.

Zdajemy sobie sprawę z wszystkich trudności i ciężkich warunków życia i pracy rybaka.

Rybak pracujący zależny jest od biologii ryb, przeżywa zmienne okresy powodzenia, jak też okresy wytężonej pracy ze znikomym wynikiem. Drobne gospodarstwa warzywniczo-sadownicze i hodowlane nie likwidują nieustannego ryzyka.

Wielka nierównomierność i płynność sytuacji zarobkowej rybaka pracującego narzuca konieczność wyrównywania tych skutków drogą samopomocy.

Narzędzia pracy rybaka są rozmaite, zależne jak rodzaj sieci od gatunku ryby i przede wszystkim kosztowne. Typ pracy rybaka jest z natury rzeczy i warunków pracy na morzu typem pracy zespołowej.

Toteż od wieków rybacy łączą się w instytucje przypominające sposobem podziału dochodów tzw. part rybackich — spółdzielnie pracy — zwane tutaj maszoperiami.

To co wiąże rybaków łodziowych w maszoperię — to jest rozmaitość sieci, które potrzebne są do łowienia różnych gatunków ryb, a które pojedynczy rybak nie łatwo może posiadać i konserwować w pełnym komplecie.

To co wiąże rybaków kutrowych w maszoperii — to jest oprócz powyższego konieczność zespołowego wychodzenia w morze.

Maszoperia jest doświadczeniem wieków, potwierdzona forma spółdzielczości rybackiej. Nie ulega wątpliwości, że system part wyrównuje w dużym stopniu różnice zarobków pomiędzy właścicielem kutra a załogą. Ale rybakowi, pracującemu na party u właściciela kutra, towarzyszy stale i dręczy go — nie tyle jak powiedzieliśmy — różnica zarobków, ale niepewność losowa.

Co to znaczy?

To znaczy obawa, że właściciel kutra może rozejść się z nim, że może zejść z kutra z niezawinionych powodów. To znaczy obawa na wypadek inwalidztwa, i o rodzinę na wypadek śmierci. Tutaj państwo rybakowi pracującemu musi iść z pomocą.

Po pierwsze uważamy, że sprawiedliwszym będzie jeżeli kutry budowane z pieniędzy państwowych, a więc społecznych między innymi będą powierzane w przyszłości maszoperiom czy też zespołom rybackim, łączącym rybaków na równych prawach własności.

Państwo budując kutry chce umożliwić tą drogą wielu rybakom łodziowym chcącym dojść do kutra — szybszy udział w kutrze — a przecież nie stać na kuter dla każdego rybaka. A zatem zaktualizować wiekową tradycją potwierdzone formy pracy rybackiej, dać jej podstawy prawne, idące po linii wykluczenia przechwytywania produktu dodatkowego wytworzonego przez rybaka pracującego, wesprzeć kredytem, sprzętem tak unowocześnione maszoperie rybackie — oto co jest naszym najbliższym zadaniem wspólnym rybakom samym i kierownikom polityki rybackiej.

Po drugie: Uważamy, że reforma ubezpieczeń społecznych musi objąć rybaków pracujących w szerszym, niż dotychczas zakresie.

Uważamy, że sprawiedliwym będzie roztoczenie pełnej ochrony ubezpieczeniowej w tym samym zakresie, co dla pracowników najemnych także dla tych samodzielnych rybaków, którzy pracują w maszoperiach, dla których podstawę utrzymania stanowi ich własna praca, i którzy tę podstawę mają zapewnioną tak długo, jak długo są zdolni do pracy.

Rozchodzi się tutaj o prawo rybaka pracującego:

w razie choroby — do pomocy leczniczej i zasiłków, wyrównujący utracony wskutek niezdolności do pracy, zarobek,

w razie wypadku przy pracy — do pomocy leczniczej i do renty dla siebie i dla członków rodziny, a w razie śmierci pracownika, zapewnione jest zaopatrzenie dla wdowy i sierot,

w razie inwalidztwa — do renty dla siebie i na dzieci,

w razie śmierci pracownika — również zapewnione jest zaopatrzenie dla wdowy i sierot.

Odrębne zagadnienie stanowi kwestia, czy pełna ochrona ubezpieczeniowa ma być udzielona w ramach scalonego ubezpieczenia społecznego pracowników najemnych, czy też ma być wykonywana przez odrębną instytucję ubezpieczeniową, w formach ubezpieczenia gospodarczego, polisowego. To zagadnienie rozstrzygać będą specjaliści ubezpieczeniowi, rozważający obie te możliwości.

Rzucone tu w skrócie zadania podniesienia rybaka pracującego muszą być wspólnie przepracowane razem z rybakami. W tych sprawach Ministerstwo, tak jak dotychczas, będzie się trzymało zasady: nic o rybakach bez rybaków.

Taka jest w ogólnym zarysie i taką będzie linia polityki Ministerstwa Żeglugi odnośnie rybactwa morskiego. Taka linia pokrywa się z linią generalną polityki gospodarczej Państwa Ludowego.

Istnieją obiektywne przyczyny ekonomiczne w rybactwie, które każą wyraźnie rozgraniczyć to, co jest konsekwentną, twardą linią od tego, co mogłoby stać się awanturnictwem.

Co to znaczy awanturnictwo?

Minister Przemysłu i Handlu odpowiada:

Znaczy to:

1) nie rozumieć, że Państwo Ludowe na określonych warunkach dopuszcza do działalności elementy kapitalistyczne, i usiłować likwidować

te elementy w drodze administracyjnej, wtedy kiedy nie ma ku temu odpowiednich socjalnych i ekonomicznych warunków,

2) nastawiając się na rozwój spółdzielczości produkcyjnej nie wiedzieć, że obecnie i na długo jeszcze jesteśmy krajem drobnotowarowej gospodarki, i że podstawą produkcji rolnej są gospodarstwa indywidualne, nie wykorzystywać wszechstronnie tkwiących w gospodarce biednych i średnich chłopów oraz w rzemieślniczej wielkich rezerw w kierunku podniesienia wydajności produkcji,

3) usiłować mechanicznie przekształcać gospodarkę drobnotowarową bez przygotowań ekonomicznych, finansowych i psychologicznych, które wymagają długiego czasu.

Po tych materialnych i realnych torach odbywać się musi sterowanie polityką rybacką.

Pochopne wychodzenie poza te tory w procesie sterowania produkcją rybacką prowadzi tutaj nieuchronnie do zwężenia wąskich gardeł zamiast do przezwyciężenia ich, do nowych trudności, do awanturnictwa.

Przed odpowiedzialnymi kierownikami produkcji rybackiej stoi zadanie, idąc tą samą drogą i tym samym tempem z rozwojem całej gospodarki narodowej — równoważyć i koordynować w pracy codziennej i szczegółowych decyzjach wszystkie elementy aktualne istniejących obiektywnych możliwości produkcyjnych dla spełnienia naszego podstawowego zadania tj. dostarczenia społeczeństwu najtańszego i najlepszego produktu odżywczego i w największej ilości produktu, który stawia nam do dyspozycji uprawa i eksploatacja morza, zbudowania zdrowych podstaw gospodarczych dla rozwoju naszego pola brzegowego, przywróconego nam ofiarą krwi tysięcy bojowników wolności i sprawiedliwym wyrokiem historii.

Dr Fr. Lubecki

Rola rybołówstwa morskiego w polskim gospodarstwie narodowym

1. Wstępne uwagi.

Zagadnieina produkcji i spożycia ryb morskich w Polsce wiążą się ściśle z zasadniczymi wytycznymi przebudowy naszego ustroju społeczno-gospodarczego i posiadają głębokie powiązania z podstawowymi funkcjami polskiego organizmu gospodarczego.

Rybołówstwo morskie jest dziedziną produkcji o szerokim zasięgu oddziaływania, jest tą dziedziną gospodarki narodowej, której rozwój może być regulowany jedynie na podstawie głębiej i szerzej pomyślanych planów, będących z jednej strony wynikiem studiów, a z drugiej strony uzgodnienia linij wytycznych z zainteresowanymi czynnikami.

II. Udział rybołówstwa morskiego w dochodzie narodowym.

Cyfry obecnych i przypuszczalnych w przyszłości osiągnięć rybołówstwa morskiego, a więc około 40 tys. ton ryb dostarczonych z połowów morskich, o wartości na statku ok. 1,4 miliarda złotych, a przy wysyłce do kraju ok. 2 miliardów złotych dla roku 1947, przeszło cztery tysiące zawodowo czynnych rybaków — to są jednak cyfry skromne, bynajmniej nie uzasadniające jeszcze pozycji rybołówstwa morskiego jako odrębnej, samodzielnej dziedziny gospodarki narodowej.

Niech mi będzie wolno jednak poprzeć pogląd, wyrażony już niejednokrotnie, że „dla oceny roli rybołówstwa morskiego w całości spraw gospodarczych nie wystarczy obli-

czyć wartość produktów, dostarczonych przez rybaków i przedsiębiorstwa połowów. Należy wziąć w rachubę również wszelkie zabiegi, dokonywane w związku z przeróbką i transportem surowca rybnego, oraz przyrządzeniem końcowego produktu spożywczego, jak też usługi związane z doprowadzeniem tego produktu do spożywcy." Brak danych nie pozwala jednak na ustalenie cyfrowej wartości produktu końcowego.

Sama statystyczna cyfra wartości produkcji własnej nie określa jeszcze roli danej dziedziny w ogólnym dochodzie narodowym. Cztery inne momenty muszą być wzięte dodatkowo w rachubę:

po pierwsze — sprawa niedoboru w spożyciu ryb i, w związku z tym, ocena strat, które ponosi gospodarstwo narodowe wskutek niedorozwoju danej dziedziny;

po drugie — sprawa dynamiki rozwojowej — widoków szybkiej rozbudowy danej gałęzi;

po trzecie — sprawa potencjalnych źródeł bogactw, leżących odłogiem, a dostępnych do eksploatacji;

po czwarte — sprawa znaczenia artykułów rybnych w ogólnym bilansie spożycia.

Dopiero po zestawieniu wszystkich tych ocen, możemy ustalić miejsce rybołówstwa morskiego w ogólnej hierarchii warsztatów produkcyjnych.

Rozważmy każdą z tych spraw osobno:

1. Ile nas kosztuje dotychczasowy niedorozwój rybactwa w Polsce?

Ogólna ilość ryb morskich, pochodząca z połowów własnych, wyniosła w okresie 1920 do 1939 ca. 130 tys. ton (142,3). Natomiast ilość ryb morskich (głównie śledzia solonego i świeżego), sprowadzonych z zagranicy w tym samym okresie wynosi ponad 1 milion ton o wartości ponad 2/3 miliarda złotych w złocie. Ryby te w 100 proc. pochodzą z Morza Północnego i wód przyległych, a więc połów tych ryb jest całkowicie dla nas dostępny.

Sprawa niedoboru i niedorozwoju nie wyczerpuje się jednak przez import śledzi. Należy też wspomnieć o poważnym imporcie tłuszczowym, a więc tłuszczów pochodzących z połowu wielorybów oraz tranu (wyrabianego przeważnie z wątrób ryb dorszowatych). Import tranu w okresie międzywojennym wyniósł około 80 tys. ton o wartości 73 milionów złotych w złocie. Stwierdzić należy, że własna produkcja tranu leży w sferze przedsięwzięć dla nas technicznie możliwych.

Import wszelkich ryb i tranu łącznie kosztował nas w całym okresie międzywojennym około 3/4 miliarda złotych w złocie, czyli równał się wysokości 1/3 przedwojennego rocznego budżetu państwowego.

2. Dynamika rozwojowa rybactwa.

Trudno znaleźć inną dziedzinę produkcji w Polsce, która wykazywałaby taką dynamikę rozwojową, jak rybołówstwo morskie. Przeciętna połowów własnych w pierwszym dziesięcioleciu (1920—1939) wyniosła 2½ tys. ton rocznie. Przeciętna zaś z okresu następnego dziesięciolecia jest pięciokrotnie wyższa — 12½ tys. ton rocznie. Tę ostatnią liczbę połowy powojenne przekraczają.

W 1946 r. prawie 2-krotnie, w 1947 r. przeszło 3-krotnie, a przewidywane połowy w 1948 r. — przeszło 4-krotnie. Jeżeli chodzi o przewidywania dalsze, liczymy, że połowy nasze w 1955 r. wyniosą 160 tys ton. czyli będą 13-krotnie wyższe od poziomu przeciętnej ostatniego 10-lecia przedwojennego. Rzecz naturalna, że wobec takiego skoku rozwojowego, również rola i pozycja rybołówstwa morskiego w naszym gospodarstwie narodowym uległa znakomitej poprawie, podniosła się o wiele szczebli w ogólnej klasyfikacji dziedzin produkcyjnych.

Jaka jest granica dalszego rozwoju? Czym się tłumaczy ten szybki i jakby niczym nieskrępowany postęp?

3. Udział Polski w eksploatacji bogactw rybnych.

Odpowiedź na postawione wyżej pytanie wypływa z zestawienia dwu cyfr: 4 miliony ton produkcji rybnej z mórz północno - wschodniego Atlantyku i mórz przyległych, oraz 40.000 ton polskich połowów morskich, jako nasz udział w eksploatacji wymienionych wód. Udział polski wynosi więc 1 procent. Ponieważ Polska reprezentuje 10% ludności krajów europejskich, eksploatujących wymienione tereny, można by wyprowadzić naturalne prawo do partycypowania w 1/10 dostępnych dla nas wspólnych bogactw, czyli 10-krotnie więcej niż faktyczny nasz udział.

Może się wydawać, że wskutek odległego położenia, jesteśmy dystansowani przez narody osiadłe bliżej bogatszych terenów łownych. Ale mimo wszystko jest oczywiste, że istniejąca rozpiętość stopnia użytkowania bogactw rybnych pozostaje wciąż zbyt duża; np. w stosunku do Norwegów, obywatel polski partycypuje w rybołówstwie w 1/100 udziału, przypadającego na jednego Norwega.

Z tych najbardziej ogólnych względów wydaje się uzasadnionym dążenie do tego, żeby nasz udział w połowach na morzach, otaczających północno-zachodnią Europę został podniesiony z 1% do 4—5%, czyli aby połowy osiągnęły 160—200 tys. ton.

4. Udział produktów rybnych w ogólnym bilansie spożycia.

Zawdzięczając studiom ekonomicznym Organizacji Rolnictwa i Wyżywienia Zjednoczonych Narodów (FAO), wiemy, że w światowym bilansie spożycia białka zwierzęcego przypada na produkty rybne 20⅓ pod względem wagi, obliczonej w surowym stanie. Licząc przedwojenną konsumcję mięsa w Polsce na 650 tys. ton otrzymujemy normalne zapotrzebowanie na ryby w Polsce w wysokości 160 tys. ton. Po wojnie musimy się liczyć:

1) przez pewien okres czasu z niedoborem w produkcji zwierzęcej;

2) z potrzebą wznowienia eksportu bardziej wartościowych artykułów mięsnych. W związku z tym powstaje potrzeba traktowania produktów

rybnych jako uzupełnienia normalnej diety mięsnej.

Z tych względów uzasadnione byłoby nawet przyjęcie spożycia ryb w Polsce w rozmiarze większym, niż wynikające z norm FAO. Sprawdźmy, czy tak poważne podniesienie zapotrzebowania na produkcję rybną ma uzasadnienie w obecnych polskich warunkach. Gdybyśmy przyjęli wysokość przyszłych połowów w granicach 160—200 tys. ton, to przeciętne spożycie ryb pozostawałoby w dalszym ciągu jedną z najniższych w Europie, wynosząc mianowicie od 6—8 kg na jednego mieszkańca. Trzeba jednak liczyć się z tym, że spożycie ryb nie jest jednostajne w miastach i na wsi. Centrala Rybna oblicza, że obecne spożycie ryb wynosi w miastach ok. 10 kg na głowę, co przy $5^1/_2$ mil. ludności (w miastach ponad 20 tys. ludności) — daje ca 55 tys. ton; natomiast 20 milionów pozostałej ludności wiejskiej i małomiasteczkowej spożywa ok. 1 kg, czyli w sumie około 20 tys. ton. Przeciętna ogólna wynosi 3,2 kg na głowę ludności.

Przewidywane podwojenie ludności miejskiej i przemysłowej — powiększy nawet przy obecnym, bardzo niskim poziomie spożycia, zapotrzebowanie na ryby do 110 tys. ton rocznie. Zwrócenie natomiast uwagi na podniesienie wyjątkowo niskiego spożycia ryb w małych miastach i na wsi, przez doprowadzenie tam śledzi solonych w większej ilości — pozwala obliczyć zapotrzebowanie tego terenu co najmniej na **30 tys. ton.**

Nie będzie żadnej przesady, jeżeli ustalimy kwotę eksportową do krajów środkowej Europy, ze specjalnym uwzględnieniem potrzeb Czechosłowacji, na 20 — 30 tys. ton rocznie. Otrzymujemy w sumie znowu tę samą cyfrę 160—170 tys. ton, tym razem jako minimalnego zapotrzebowania rocznego na ryby naszego rynku spożywczego i eksportu.

Podsumowując te wszystkie oceny przychodzimy do wniosku:

1) że rybołówstwo morskie jest obok rolnictwa zasadniczym warsztatem produkcji białka zwierzęcego,
2) że bez udziału rybołówstwa morskiego nie można zaspokoić normalnego zapotrzebowania różnych rodzajów białka spożywczego na poziomie nawet przedwojennej stopy życiowej,
3) że rozwój rybołówstwa morskiego, włączając w to związane z nim i niezbędne, uzupełniające czynności gospodarcze, może dać poważną pozycję dochodu narodowego.

Ryba morska jest jednak nie tylko niezbędnym dla nas pożywieniem, jest nadto tanim artykułem spożywczym.

III. Porównawcze koszty produkcji ryb morskich.

Przeprowadzone w Stanach Zjednoczonych studia porównawcze, nad kosztami produkcji w rybołówstwie morskim i kosztami produkcji artykułów rolniczych, wykazują rewelacyjny stosunek, jak $1:8^1/_2$ na korzyść kosztów produkcji rybackiej. Przeciętny nakład, konieczny do uzyskania 1 tony ryb wynosi $ 0,82, natomiast 1 tona artykułów rolniczych $ 7,04.

Analogiczne badania porównawcze, przeprowadzone u nas przez mgr. Łaszczyńskiego, a oparte na porównaniu ceny płaconej rybakowi za dorsza z ceną, płaconą producentowi żywca, wykazują stosunek w zasadzie podobny. Relacja ta układa się w granicach poczynając od stosunku 1:3 i aż 1:0,5 przy porównaniu cen dorsza z cenami różnych kategorii żywca (rogacizna, względnie trzoda chlewna).

Oczywiście dalsze przemiany od surowca do artykułu spożywczego ukladają się bardziej niekorzystnie dla ryby, ale w każdym razie końcowy produkt, przy obliczeniu również wartościowego współczynnika kalorycznego, będzie wykazywał w dalszym ciągu stosunek 1 : 2 lub 1 : 3 na korzyść produktów rybnych.

Wykonalnym zadaniem dla naszego aparatu przetwórczego i dystrybucyjnego, będzie, z chwilą uzyskania lepszych warunków technicznych, doprowadzenie do jeszcze bardziej korzystnego stosunku cen produktów rybnych.

IV. Chłonność pracy w rybołówstwie morskim.

Pozostaje wreszcie jeszcze jedno zagadnienie, zasługujące na zwrócenie nań uwagi. Jest to zagadnienie zatrudnienia w rybołówstwie morskim.

Liczba przeszło 4 tysięcy czynnych rybaków, jak już zaznaczyłem, nie wyznacza właściwej pozycji rybołówstwa wśród innych gałęzi naszej gospodarki. Dla określenia właściwych granic zatrudnienia należy, poza momentem dynamizmu, ująć jeszcze całość zatrudnionych, wielokrotnie przekraczającą liczbę czynnych rybaków.

Na całość zatrudnienia w rybołówstwie morskim składają się następujące pozycje:

1) praca rybaków i ich pomocników w przygotowaniu do połowów, remoncie sieci, konserwacji statków itd.; 2) praca wszystkich zakładów, obsługujących połowy, jak stocznie, chłodnie z zamrażalniami, fabryki sieci, lin, odzieży, sprzętu rybacko-nawigacyjnego itp.; 3) dalej praca zakładów przetwórstwa rybnego wraz z przerobem odpadków; 4) następnie praca aparatu dystrybucyjnego i transportowego; 5) wreszcie obsługa portów, administracja, aparat naukowo-badawczy, szkolnictwo itd.

Według ostrożnie przeprowadzonych obliczeń przypada na samym wybrzeżu na jednego, w pełni zatrudnionego rybaka, nie mniej niż 5 pracowników na lądzie. Obliczenia te oparte są uchwytnymi danymi statystycznymi. Tak np. w porcie rybackim w Gdyni pracuje obecnie 4.037 osób, zatrudnionych w przedsiębiorstwach połowów i obsługi rybołówstwa, w tym rybaków dalekomorskich — 410 i bałtyckich — 417. Dla porównania warto dodać, że zatrudnionym i interesantom portu handlowego w Gdyni

wydano dotychczas 4.887 przepustek stałych.

Zatrudnienie, związane z rybakami nie kończy się na Wybrzeżu. Szacuje się w obecnych warunkach zatrudnienie na zapleczu na dalszych co najmniej 2 ludzi na jednego czynnego rybaka, i to w produkcji sieci, półfabrykatów dla stoczni, opakowań dla fabryk przetwórstwa rybnego, w aparacie dystrybucyjnym, hurtowym i detalicznym, w transporcie itd.

Jeżeli więc w planowanym rozwoju rybołówstwa morskiego przewidujemy dojście do około 10 tys. rybaków, to w sumie licząc najbardziej ostrożnie, musimy przewidywać zatrudnienie w całym aparacie rybactwa w wysokości około 30 tys. ludzi.

V. Zakończenie.

Na tym mogę zakończyć swe rozważania.

Liczę się z tym, że pod adresem moim może być skierowany zarzut, iż uwagi swoje opieram przede wszystkim na osiągnięciach, spodziewanych dopiero w przyszłości oraz na dotychczasowej dynamice rybołówstwa. Muszę w związku z tym oświadczyć, że rybołówstwo morskie nie różni się pod tym względem od innych działów gospodarstwa morskiego. Co do ich znaczenia i roli w ogólnej hierarchii zagadnień — nie ma już dzisiaj w Polsce najmnijeszej różnicy zdań.

Wszystkie 3 działy: żegluga morska, porty i rybołówstwo powstały na naszych oczach i podstawą naszego stosunku do tych działów jest dążenie do samodzielności, postulat odciążenia bilansu płatniczego przez stopniowe obejmowanie usług, spełnianych dotąd przez obcych.

Warto przypomnieć, że wydatek na import ryb i tranu wynosił w okresie międzywojennym około $^{3}/_{4}$ miliardów złotych. W tym samym czasie eksport węgla dał nam około $3^{1}/_{2}$ miliarda złotych. Z tego wynika, że $^{1}/_{5}$ wpływu z eksportu węgla poszło na opłacenie importu rybnego. Każda piąta tona węgla oddana była na usługi obcych rybaków.

Konkludując stwierdzam, że rybołówstwo morskie w szeregu warsztatów produkcyjnych może być traktowane obok żeglugi i usług portowych jako ważna gałąź gospodarstwa, wykorzystująca bogactwa morza. W całości zagadnień produkcyjnych kraju, połowy morskie są nieodzownym uzupełnieniem produkcji hodowlanej.

Dr L. Grossfeld

Ryba w bilansie handlowym i płatniczym

Rozszerzenie granicy morskiej Polski z 140 km do 497 km, uzyskanie przez Polskę odrodzoną 357 km wybrzeża morskiego — spowodowało oczywiście konieczność nowego ujęcia zagadnień importu i eksportu ryb.

Cząstką tego zagadnienia jest racjonalne ustawienie ryby w naszym handlu zagranicznym.

Przepracowanie tego zagadnienia jest tym pilniejsze, że podstawową zasadą planowej gospodarki państwowej jest jak najpełniejsze rozwinięcie i najracjonalniejsze zużytkowanie wszystkich możliwości gospodarczych państwa.

Ustawienie racjonalne oznacza oczywiście najpełniejsze wykorzystanie ryby dla zracjonalizowania i podniesienia diety ludności Polski i włączenie nadwyżki do wachlarza towarów eksportowanych przez Polskę.

Tytuł mego artykułu: „Ryba w bilansie handlowym i płatniczym Polski" daje mi sposobność do poczynienia kilku uwag o aktualnym u nas stosunku bilansu płatniczego do bilansu handlowego. Na wydatki bilansu płatniczego prócz wydatków na import składają się: obsługa długów zagranicznych, wydatki zagraniczne (placówki, wyjazdy ntc.), opłaty za świadczenia zagraniczne etc. Aktualne wydatki Polski na te i podobne cele nie są może zbyt duże, ale na pewno istnieją i nie znajdują pełnego pokrycia w innych dochodach zagranicznych poza eksportem. Oznacza to, że eksport nasz pokrywać musi oprócz importu także część innych wydatków zagranicznych. Zmusza nas do granicznych. Zmusza nas to oczywiście do oszczędnego wydatkowania dewiz i do możliwie największego wzmożenia eksportu. Wynika z tego oczywiste zainteresowanie resortu handlu zagranicznego w zastąpieniu importu ryby własnymi połowami i w zwiększeniu puli eksportowej.

Chcąc realnie ocenić nasze możliwości eksportowe musimy uprzytomnić sobie cyfry połowów i konsumcji wewnętrznej. Połowy ryb w Polsce osiągnęły w r. 1947 — 39.490 ton i przekracza 50.000 ton w roku 1948. Polska w ostatnich trzech latach przed wojną łowiła od 15.000 do (wyjątkowo w r. 1936) — 25.000 ton. Oznacza to, że już obecnie przekroczyliśmy dwukrotność najlepszych wyjątkowych w r. 1936 połowów Polski przedwojennej, przekroczyliśmy trzykrotność połowów 1937 i 1938 roku, mimo konieczności równoczesnego odbudowywania baz, zaopatrywania rybactwa w sprzęt, mozolnego budowania aparatu odbioru i dystrybucji oraz — co najważniejsze — zbieranie i wykształcenia nowego w znacznej mierze — zespołu fachowców. Połowy własne ograniczają tedy już dziś import ryby i dały możność znacznego — w stosunku do okresu przedwojennego — wzmożenia eksportu.

Dla oceny planów ograniczenia importu i możliwości eksportowych nie wystarcza oczywiście zestawienie całości połowów z całością konsumcji krajowej. Musimy zarów-

no połowy, jak konsumcję podzielić wedle rodzajów produktu i wówczas dopiero będziemy mogli wyciągnąć pewne wnioski o naszych możliwościach eksportowych i koniecznościach importu.

Artykułem przede wszystkim eksportowym powinna być ryba luksusowa (łosoś, węgorz), oczywiście pod warunkiem opłacalności dewizowej. Doświadczenia wykazały, że w obecnej sytuacji połowy dalekomorskie są dewizowo kosztowne i dlatego obniżenie tych kosztów jest warunkiem dewizowej opłacalności tego eksportu. Winniśmy uczynić wszystko dla tej obniżki kosztów i dążyć do możliwie największego eksportu ryby luksusowej w każdej formie. Ryba ta nie jest oczywiście pokarmem dla mas, a dla eksportu jest szczególnie wartościową ze względu na cenę jednostkową, co oznacza większe wpływy dewizowe przy znacznie mniejszych trudnościach transportowych. Eksport ten został już zapoczątkowany i sądzę, że się rozwinie. Sądzę, że w tym miejscu należy też wspomnieć o eksporcie ryby słodkowodnej zwlaszcza w formie konserw rybnych. Duże możliwości rozwoju rybołówstwa słodkowodnego, zwłaszcza przy równoczesnej większej niż dotąd wewnętrznej konsumcji ryb morskich pozostawią niewątpliwie dość znaczne nadwyżki dla przemysłu konserwowego i eksportu i stąd konieczność koordynacji przetwórstwa i eksportu ryb morskich i ryb słodkowodnych.

Odrębnym zagadnieniem jest przepracowanie sprawy połowu szprot i eksportu szprot w oliwie. Jest to zagadnienie skomplikowane kosztami połowów i koniecznością importu oliwy i cienkiej blachy, mamy jednak w tej dziedzinie pewne przedwojenne doświadczenia. Jak eksport szprot wpływa na wysokość dewizowego produktu wykazuje zestawienie eksportu polskiego ryb w latach 1936 i 1938. W r. 1936 wyeksportowaliśmy 1.563 tony, uzyskując za nie 226.000 dol., w roku zaś 1938 wyeksportowaliśmy tylko 380 ton, czyli nieco ponad 1/4 tonażu z roku 1936 uzyskując za nie wiele mniej, bo 211.000 dol. Stało się to na skutek obfitych przybrzeżnych połowów szprot i znacznego zwiększenia eksportu szprot w oliwie.

Podstawowym artykułem dla importu względniu eksportu są śledzie i dorsz.

Śledź był, jest i pozostanie artykułem konsumcji masowej. W cyfrach importu przedwojennego, które obejmuje także import szprotów, pewnej ilości dorsza i węgierskich ryb słodkowodnych — śledź stanowi artykuł przeważający. Przedwojenny import ryb do Polski wynosił:

w r. 1936 — 52.395 ton
„ r. 1937 — 62.572 ton
„ r. 1938 — 67.708 ton

gros stanowiły śledzie np. w roku 1937 na 62.572 — śledzie — 60.410.

Wartość tego importu wynosiła w latach 1937 i 1938 po 4 — 4 1/2 mil. dol.

Przy ograniczonych połowach przedwojennych możemy na zasadzie importu przyjąć roczną przedwojenną konsumcję śledzi ponad 60.000 ton rocznie.

Import powojenny wynosił:

w r. 1945 — 4.388 ton
w r. 1946 — 42.728 t. w tym handl. 24.592
wr. 1947 — 33.013 t, w tym handl. 29.636

Zmniejszenie importu w stosunku do przedwojennego uzasadnione jest przede wszystkim zmniejszeniem ludności.

Spadek przywozu w r. 1947 w stosunku do r. 1946 tłumaczy się lepszą sytuacją mięsną w kraju, tudzież wzrostem połowów własnych.

Obie te przyczyny działają nadal w r. 1948, w którym przypuszczalny import śledzi nie przekroczy 25.000 ton, a zatem 40% importu przedwojennego. Razem z połowami br. konsumcja dojdzie do ok. 55.000 ton. Wzrost połowów i rosnąca stopa życiowa ludności a także prawdopodobna zniżka cen zagranicznych wpływa na wzrost konsumcji, który byłby dla gospodarki narodowej korzystny, gdyby na skutek wzrostu konsumcji śledzia (a także innych ryb) zmniejszyła się — zwłaszcza u producentów rolnych — konsumcja mięsa i zwiększyła się w ten sposób nadwyżka eksportowa mięsa. Jeżeli przyjdziemy, iż w przyszłym roku połowy śledzi się pod-
Przegl. Nr 10 Pek
woją, to liczyć się należy z koniecznością importu około 15.000 t rocznie, może zmniejszając w przyszłych latach ten import do 10.000 ton.

Da to oczywiście zwłaszcza w porównaniu z okresem przedwojennym poważną oszczędność dewizową, zwłaszcza jeśli wzrostowi połowów towarzyszyć będzie stały i poważny spadek wydatków dewizowych z połowami związanych.

Zlecenia w tej dziedzinie byłyby następujące:

1) nie tamować konsumcji śledzi,
2) zwiększyć połowy,
3) ograniczać wydatki dewizowe związane z połowami.

Na odcinku masowego eksportu ryb Polska jest oczywiście nowicjuszem. Przedwojenny eksport wszelkich rodzajów (w tym szproty) wynosił:

w r. 1936 — 1563 ton
w r. 1937 — 592 ton
w r 1938 — 380 ton

Po wojnie wyeksportowaliśmy w r. 1946 zaledwie 92 tony, wyłącznie ryby luksusowej i rozpoczęliśmy eksport w r. 1947 ilością 2.069 ton — wartości 989.000 dol. W I półroczu 1948 eksport ryb wynosił już 10.057 ton — wartości 2.414.000 dol. Na eksport ten składają się: 9.085 ton ryb. morskich (dorsz) — wart. 625 ton ryb słodkowodnych— wart. 262.000 dol.
349 ton ryb luksusowych — wart. 563.000 dol.

Wyeksportowanie wciągu I półrocza 1948 r. niemal pięciokrotności — w tonażu i wartości— eksportu roku 1947 — stanowi poważny dorobek, który spowodować może, iż z końcem roku w bilansie handlowym ryba stanie się — po raz pierwszy w Polsce — pozycją dodatnią. Czysto wartościowo wpływy z eksportu I półrocza dają nam mniej

więcej pokrycie całorocznego wydatku na import śledzi. Dochodzą jednak dewizowe wydatki połowów dalekomorskich i stąd — ostrożne raczej przewidywanie, że pozycja czynna będzie raczej skromna. Nie mniej gwałtowny rozwój eksportu jest poważnym osiągnięciem i uzasadnia poważne rozpatrzenia perspektyw wywozowych na przyszłość. Odbiorcami naszych ryb są —jak dotąd — Anglia i Belgia — ryb luksusowych, Czechosłowacja — słodkowodnych, Austria i w stadium wstępnym Radziecka Strefa Niemiec — dorsza.

Wspomniałem już o celowości gospodarczej możliwie największego, byle dewizowo niezbyt kosztownego, eksportu ryb luksusowych. Jeśli chodzi o dorsza — to niewątpliwie istnieją możliwości zwiększenia eksportu przy wzroście połowów. Pojemność rynków jest jednak ograniczona i poza Austrią i Strefą Radziecką — widzę jako przyszłe rynki dla dorsza tylko ewentualnie Węgry i Czechosłowację. Dla zwiększenia możliwości eksportowych dorsza konieczną jest oczywiście niska cena konkurencyjna, przede wszystkim jednak produkcja dorsza w stanie półsurowym i umożliwienie — w trudnych warunkach transportowych — eksportu nie tylko ryby świeżej.

Zwiększenie połowów i konsumcji wpłynąć winno na obniżenie ceny a umiejętne przygotowanie produktu do eksportu i usprawnienie transportu stworzą warunki do zwiększenia eksportu.

Eksport nasz—eksport kraju demokracji ludowej — ma na celu wyłącznie zdobycie środków na zaopatrywanie kraju w potrzebne surowce, narzędzia, maszyny i artykuły konsumcyjne. Im większy eksport tym pełniejsze zaopatrzenie kraju. Rybactwo polskie jest na drodze do przyczynienia się swą pracą, swym wysiłkiem do wzrostu puli eksportowej.

Cel — zaopatrzenie kraju— godny jest wszelkich wysiłków a zwiększony i pożyteczny dla gospodarki narodowej eksport ryby godny będzie pozycji państwa morskiego, jakim Polska jest i pozostanie.

L. Gluck

Rola rybołówstwa morskiego dla aktywizacji gospodarczej Ziem Odzyskanych

Chcąc mówić o roli, jaką rybołówstwo morskie może odegrać w aktywizacji odzyskanego wybrzeża morskiego, musimy na samym początku zastanowić się, co rozumiemy przez aktywizację.

Pojęcie aktywizacji gospodarczej, ostatnio coraz częściej stosowane, nie zostało — jak dotychczas — bliżej sprecyzowane. Przez aktywizację gospodarczą chciałbym rozumieć dążenie do pełnego wykorzystania całego potencjału gospodarczego pewnego regionu.

Jak wiemy, warunki naturalne i warunki zastane przez nas na Ziemiach Odzyskanych, jeżeli chodzi o potencjał gospodarczy nie są rozłożone równomiernie — na całym terenie Ziem Odzyskanych. Potencjał gospodarczy tych ziem różni się dosyć znacznie i to spowodowało, że nasze zainteresowanie i nasza energia gospodarcza poszły w pierwszym okresie przede wszystkim na tereny, na których w najszybszym czasie można było osiągnąć jak największe rezultaty gospodarcze.

Jednak z biegiem czasu, kiedy to zagadnienie zagospodarowania Ziem Odzyskanych w swoim trzonie zostało dokonane, stanął przed nami problem szczególnie trudny, problem aktywizacji tych terenów, na które nasza praca nie poszła dlatego, że tereny te nastręczały szczególnie duże trudności.

Na potencjał gospodarczy rejonu składają się przede wszystkim następujące czynniki:

1) **naturalne warunki geograficzne,** czyli bogactwa naturalne zawarte w elementach takich, jak położenie geograficzne, zasoby mineralne, gleby, klimat itp.;
2) **praca uprzednio włożona,** czyli wartości kapitałowe pozwalają na doskonalsze wyzyskanie zasobów naturalnych;
3) **usytuowanie danego rejonu w stosunku do pewnych organizmów gospodarczych** a więc położenie wewnątrz państwa, do którego należy, sytuacja geopolityczna itp.

Program aktywizacji gospodarczej polegać musi na gruntownym poznaniu i przeanalizowaniu tak określonego potencjału gospodarczego i wyciągnięcia wniosków, jak w danej sytuacji istniejący potencjał najlepiej wyzyskać.

Naturalne warunki geograficzne naszego odzyskanego wybrzeża — choć na ogół korzystniejsze niż wybrzeża dawnego — nie są zbyt świetne. Położenie geograficzne Szczecina jest niewątpliwie korzystniejsze niż np. Gdyni ze względu na usytuowanie na Bałtyku (bliżej wylotu na otwarte morze, bliżej Skandynawii) jak i w stosunku do zaplecza czeskiego i bałkańskiego. Jednak tak samo jak na starym wybrzeżu ukształtowanie linii brzegowej jest tu mało korzystne, a samo wybrzeże to pasmo piaszczystych wydm, częściowo tylko porosłe lasem. Bez osad rybaków morskich byłoby to — z wyjątkiem rejonu najbliższego Szczecina — jedną piaszczystą pustynią ożywiającą zaledwie na parę letnich miesięcy gwarem urlopowiczów. Rybołówstwo morskie znajduje tutaj ze względu na zmniejszenie odległości od łowisk bałtyc-

kich (ławica Słupska, Ławica Odrzańska, Głębia Bornholmska i najbogatsze Cieśniny Duńskie) obok pozabałtyckich (Morze Północne — niezwykle bogaty teren połowów, którego roczną wydajność szacuje się na miliard przedwojennych złotych w złocie) — warunki o wiele lepsze niż na dawniejszym wybrzeżu. — Wydobywając ryby morskie — jedyne omal (poza położeniem geograficznym i walorami portowymi rejonu Szczecina) bogactwem naturalnym naszego długiego wybrzeża. Rybołówstwo morskie staje się podstawowym czynnikiem aktywizacji gospodarczej odzyskanego wybrzeża — obok więc tym samym zagranicznego handlu morskiego skupiającego się w jednym zasadniczo punkcie i ruchu letniskowego w jednej porze roku.

Istnienie wartości kapitałowych przede wszystkim urządzeń produkcyjnych jest drugim elementem potencjału gospodarczego rejonu.

Jest jednak rzeczą charakterystyczną, że pewne upośledzenie rejonów słabiej wyposażonych w bogactwa naturalne, czyli pierwotny potencjał gospodarczy, potęguje się na skutek tego, że na ogół zainteresowanie gospodarcze kieruje się przede wszystkim tam, gdzie można łatwiej osiągnąć efekty, a unika terenów trudnych. Odzyskane obecnie wybrzeże morskie, choć wyposażone w korzystniejsze warunki naturalne, niż nasze dawne wybrzeże, ustępowało jednak wyraźnie w warunkach naturalnych wybrzeżom Morza Północnego. W rezultacie zostało zupełnie widocznie upośledzone: niemieckie kapitały i praca kierowały się przede wszystkim na zachód, możliwości naturalne wybrzeża bałtyckiego nie zostały w pełni wyzyskane.

Wartości kapitałowe i tak nie proporcjonalne do możliwości naturalnych pomorskich wybrzeży — zostały następnie bardzo poważnie uszczuplone przez wojnę: na całym wybrzeżu taboru rybackiego zostało — 2 proc., sprzętu i narzędzi rybackich — 22 proc., urządzenia portowe uszkodzone, stocznie — poważnie zniszczone, chłodni rybackich ze względu na nastawienie na obrót przede wszystkim rybą świeżą i przed wojną prawie wcale nie było. Podobnie słabo był rozwinięty przemysł przetwórczy.

Mimo tych braków i tak poważnych zniszczeń wojennych odzyskane wybrzeże zastaliśmy jednak — w pewnym stopniu wyposażone w czynniki produkcyjne. I choć były to zaledwie raczej ramy wyposażenia w czynniki produkcyjne niż samo wyposażenie — nie musimy zaczynać budowy zupełnie od nowa.

Istnienie tych wartości kapitałowych jest — obok warunków naturalnych — następnym argumentem przemawiającym za tym, że aktywizacja odzyskanego wybrzeża musi przede wszystkim oprzeć się o rybołówstwo morskie: istniejące wartości kapitałowe nie mogą zostać zmarnowane.

Trzecim elementem potencjału gospodarczego rejonu jest **usytuowanie w stosunku do całości organizmu gospodarczego**, czyli w pierwszym rzędzie położenie wewnątrz państwa, do którego rejon należy. I tu stwierdzić musimy niezwykle korzystną zmianę. Zmiana ta sprawiła nie tylko, że z rejonu najbardziej upośledzonego przez naturę i kapitał wśród innych wybrzeży Rzeszy — wybrzeża zachodniopomorskie stają się najkorzystniej położonymi geograficznie wybrzeżami polskimi, co dla ich rozwoju gospodarczego posiadać będzie zasadnicze znaczenie. Zmiana ta oznaczająca dla Szczecina przywrócenie naturalnego zaplecza spowodowała odzyskanie przez zachodnio - pomorskie rybołówstwo morskie swych naturalnych najdogodniejszych rynków zbytu w Polsce Zachodniej i Centralnej. Dostęp do właściwych rynków zbytu jest jeśli idzie o rybołówstwo szczególnie ważny ze względu na konieczność jak najszybszej dostawy prędko psującej się ryby do rąk konsumenta. Jeżeli mówimy, że Poznań jest w pewnym sensie naturalnym zapleczem Kołobrzega, to jest nim w pierwszym rzędzie ze względu na zapotrzebowanie na ryby morskie. Likwidacja sztucznej granicy politycznej między odzyskanym wybrzeżem morskim, a jego zapleczem oznacza więc niewątpliwy wzrost potencjału gospodarczego odzyskanego wybrzeża. Podkreślić jednak trzeba, że zaplecze to jest w tej chwili jeszcze wybitnie „potencjalne" — i te naturalne rynki zbytu musi rybołówstwo Pomorza Zachodniego ponownie zdobyć. Pomijając już wpływ długoletniej przynależności do innych organizmów politycznych poważną rolę odgrywa fakt, że polski konsument je mniej ryby niż niemiecki. Pomyślnym jednak współczynnikiem zwiększenia chłonności rynku jest postępująca urbanizacja i industrializacja kraju, gdyż konsumcja ryb na głowę na wsi i w mieście wyraża się stosunkiem 1:10.

Dotychczasowe uwagi mogłyby jednak budzić obawy, że naturalne warunki i potencjał gospodarczy naszego długiego wybrzeża, „skazujące" je prawie wyłącznie na aktywizację poprzez rybołówstwo morskie pozwolą naszemu wybrzeżu zaledwie wegetować, że poprostu rybołówstwo morskie to za mało, by stanowić podstawę żywotności gospodarczej tego pasa ziemi. Warto tej sprawie poświęcić nieco uwagi. Winno tu wystarczyć przypomnienie obliczeń fachowców, że na jednego czynnego rybaka morskiego przypada co najmniej 10 zatrudnionych pracowników na lądzie. Poławianie ryb nie stanowi zamkniętego procesu gospodarczego. Uprawnienia rybołówstwa morskiego wymaga istnienia przemysłu przetwórczego, gdyż — zwłaszcza w Polsce — stosunkowo nieznaczna tylko część połowów zostaje konsumowana w stanie świeżym. Uprawnienie rybołówstwa morskiego wymaga istnienia stoczni kutrów i lodzi oraz fabryk narzędzi połowów, wymaga istnienia portów rybackich i ich obsługi, wymaga szkolnictwa — przetwórstwa.

Fachowcy obliczają, że polskie połowy bałtyckie mogą dać rocznie 50—70 tys. ton ryby. Na odzyskane wybrzeże zachodnio-pomorskie wypada z tego przynajmniej 60 % czyli ca 35 tys. ton. Wydobycie tej ilości ryby wymaga zatrudnienia 3—5 tys. rybaków na kutrach i łodziach oraz ponad dziesięciokrotnie większej cyfry pracowników zatrudnionych na lądzie, czyli 30 do 50 tys., z czego przynajmniej połowę na samym wybrzeżu.

O ile przyjmiemy, że połowy dalekomorskie w Polsce winny osiągnąć w tym samym okresie (3—6 następnych lat) wysokość 70 tys. ton, z czego przez porty Pomorza Zachodniego przeszłoby około 70 % czyli 50 tys. ton — dochodzimy do liczby 4—5 tysięcy zatrudnionych na wybrzeżu i 32 do 40 tys. na zapleczu. Pamiętać przy tym trzeba, że 70 tys. ton z połowów dalekomorskich nie stanowi jeszcze górnej granicy, że w dalszych latach połowy te powinny ulec dalszemu poważnemu wzrostowi zwiększając w odpowiednim stopniu liczbę zatrudnionych.

Tak więc wygląda pozycja rybołówstwa morskiego w całokształcie aktywizacji odzyskanego wybrzeża: rybołówstwo morskie jest tu jednym z podstawowych i bardzo skutecznym czynnikiem aktywizacji wielostronności tego czynnika.

Z kolei należy omówić rolę poszczególnych elementów rybołówstwa morskiego w paragrafie aktywizacji wybrzeża.

Musimy mieć na widoku zarówno rybołówstwo przybrzeżne (łodzie), bałtyckie (kutry) i dalekomorskie (lugry, trawlery) oraz uwzględnić poważne różnice jakie zachodzą między tymi typami rybołówstwa, ze względu na sposób dokonywania połowów i dostarczania ryby na ląd. Ostatni typ rybołówstwa — dalekomorski — opierać się musi o większe porty, których urządzenia gwarantują możliwość bazowania większych statków, oraz przyjmowania większej ilości ryb. Odzyskane wybrzeże jest korzystną bazą rybołówstwa dalekomorskiego ze względu na swe położenie geograficzne (zmniejszenie odległości od łowisk pozabałtyckich daje ca. 20 % oszczędności w czasie trwania rejsów, daje więc możność zwiększenia połowów również o ca. 20 %, nie mówiąc o zwiększeniu wartości połowów poprzez zwiększenie wartości ryby, która w krótszym czasie dociera do portu. Biorąc ten wzgląd pod uwagę zachodnią główną bazą rybołówstwa morskiego powinnoby zostać Swinoujście, którego uzupełnieniem byłby w pewnej mierze Kołobrzeg. Warunki naturalne Swinoujścia przy odpowiednim powiększeniu stoczni rybackiej i oparciu o duże stocznie szczecińskie zapewniałyby statkom dalekomorskim należytą obsługę techniczną. Specjalnej troski wymagać będzie jednak zapewnienie statkom w Swinoujściu należytej obsługi handlowej i finansowej. Rolę bazy rybołówstwa dalekomorskiego będzie mogło Swinoujście pełnić tylko pod warunkiem należytego wyposażenia w chłodnie, składy, stacje zaopatrywania, przemysł przetwórczy, aparat handlowy i bankowy, dogodne linie komunikacyjne z krajem i dobre połączenia z sasiednim Szczecinem. Należy bowiem przypuszczać, że Szczecin utrzyma swą dawną rolę ośrodka handlu rybnego swego okręgu (oparcie o istniejącą chłodnię) oraz wznowi duży handel tranzytowy śledziami. W tych warunkach pewne funkcje handlu rybnego pozostałyby w Szczecinie.

Na szczególne podkreślenie zasługuje sprawa budowy chłodni w Swinoujściu kosztem 114 milionów złotych w tym roku. Nie tak szybki jak przy innych inwestycjach zwrot włożonych kredytów nie powinien stanowić przeszkody w pełnej i szybkiej realizacji tego zamierzenia inwestycyjnego, gdyż chłodnia ta stanowi bezwzględnie konieczny fundament podniesienia głównej bazy naszego rybołówstwa dalekomorskiego na zachodnie wybrzeże. Oparcie zaś naszego rybołówstwa dalekomorskiego o bazę zachodnią jest ze względu na położenie łowisk jedynie racjonalnym i ekonomicznym rozwiązaniem sprawy.

Rozwój naszego rybołówstwa morskiego pozwala przypuszczać, że Swinoujście nie pozostanie w przyszłości jego jedyną większą zachodnią bazą. Należałoby rozważyć, jakie możliwości reprezentuje pod tym względem Kołobrzeg, który leżąc mniej więcej w połowie drogi między Gdynią i Szczecinem znajduje się poza bezpośrednim zasięgiem tych dwóch centrów, a posiada własne naturalne chłonne zaplecze w kierunku południowym (środkowe powiaty Pomorza Zachodniego, Wielkopolska i północne powiaty Dolnego Śląska). Duży zakres funkcji przemysłowo-handlowych, jakich podjąć się musi port, który stanowić winien duży ośrodek rybołówstwa pełnomorskiego i bazę pojedynczych kutrów dalekomorskich mógłby stanowić podstawę odbudowy i rozwoju życia gospodarczego tego prawie doszczętnie zniszczonego miasta: jest to bardzo ważne, gdyż rola Kołobrzegu jako portu przeładunkowego ma charakter przejściowy, zaś odbudowa uzdrowiska wymagałaby zbyt wielkich nakładów finansowych w stosunku do ich efektów gospodarczych. W ten sposób rybołówstwo stałoby się trwałą podstawą egzystencji ludności obok funkcji tego miasta, jako ośrodka administracyjnego. Dla spełnienia roli większej bazy rybołówstwa musiałby Kołobrzeg nie tylko rozbudować swą stocznię w charakterze dużego warsztatu naprawczego, wybudować nowoczesną chłodnię i magazyny, poprawić dojazd lądowy do basenu rybackiego, uruchomić stację bunkrową i rozbudować przemysł przetwórczy (podstawowy zespół obejmujący wędzarnię, solarnię oraz fabrykę konserw i półkonserw rybnych) i odpadkowy (fabryki tranu i mączki rybnej — duże znaczenie dla okolicznościowego rolnictwa) oraz stworzyć aparat handlowy i bankowy. Trzebaby nadto powiększyć basen rybacki i przebu-

dować falochrony, tak by zapewnić statkom możność zawijania do portu również przy niekorzystnych warunkach atmosferycznych. Należałoby także rozważyć możliwość ewentualnej odbudowy czy raczej budowy fabryki motorów kutrowych, fabryki sieci oraz opakowań. (Do czasu wybudowania dużej chłodni należałoby odbudować i wykorzystać chłodnię Zarządu Miejskiego).

Widać stąd jak poważny impuls gospodarczy zdolne jest dać rybołówstwo morskie. Tak pomyślana aktywizacja gospodarcza Kołobrzega poprzez rybołówstwo nie wymaga szczególnie wielkich nakładów kapitałowych. Dla Kołobrzega jest to najpilniejsze zagadnienie.

Na całym wybrzeżu dysponować będziemy w zasadzie 12 portami kutrowymi. Rzecz prosta nie wszystkie mogą być od razur w pełni odbudowane i rozbudowane. Trzeba mieć zawsze w pamięci, że o granicy celowości rozbudowy decyduje możliwość zbytu. Toteż w zakresie odbudowy portów rybackich konieczne jest zachowanie pewnej kolejności, danie pierwszeństwa jednym portom przed innymi. O kolejności decydować winny względy nie tylko techniczne, lecz — obok mniej lub więcej korzystnego położenia w stosunku do rynków krajowych — stan gospodarczy poszczególnych ośrodków wymogi ich aktywizacji gospodarczej. Przykład Kołobrzega, który nieco obszerniej omówiłem, wskazuje, że miejscowościom pozbawionym w rażący sposób korzystnych możliwości rozwoju gospodarczego w innych dziedzinach, miejscowościom, w których akcja osadnicza napotyka na duże przeszkody, należy w dziedzinie rybołówstwa dać miejsce uprzywilejowane.

Rybołówstwo pełnomorskie, bałtyckie ze względu na dłuższy czas trwania rejsów musi się zaopatrywać przy wychodzeniu na połowy w sezonie letnim w lód. Obok więc obsługi stoczniowej wymaga istnienia w portach, o które się opiera, fabryk lodu oraz sprawnej obsługi odbiorczej ze względu na dostarczenie stosunkowo znacznych ilości ryb.

Generalnym brakiem naszych portów kutrowych jest brak wyposażenia w urządzenia chłodniowe i przetwórcze. Spowodowane to było obok pewnego zaniedbania portów Pomorza Zachodniego w Rzeszy — nastawieniem na rozprowadzenie i konsumcję ryb świeżych. Nie posiadając tak licznych środków transportowych (wagonów i samochodów-chłodni), przy innych upodobaniach polskiego konsumenta musimy przy aktywizacji naszego rybołówstwa kutrowego położyć nacisk na rozbudowę w małych portach chłodni, umożliwiających przechowanie ryby w stanie świeżym do dalszej wysyłki do ośrodków przetwórczych, oraz rozbudować przetwórczość. Przewidywana rozbudowa naszej floty kutrowej (500—600 kutrów w ciągu kilku lat) pozwala przewidywać, że na dłuższy okres czasu będziemy mieli dla niej zapewnione miejsce w naszych portach. W wypadku jednak dalszego wykorzystania małych portów także do przeładunków handlowych może powstać potrzeba powiększenia basenów rybackich w niektórych portach.

Prócz małych portów odgrywają pewną rolę dla rybołówstwa kutrowego także porty duże. Pełnią one mianowicie funkcję zbiornicy ryb z najbliższych małych portów. Chłodnie i zakłady przetwórcze Szczecina są podstawą uruchomienie rybołówstwa w całym okręgu, nie wspominając o roli, jaką odgrywają w obrotach handlowych z zagranicą, a zwłaszcza w importowym i reeksportowym handlu ryb.

W świetle tego, co dotąd powiedziano, wydawać by się mogło, że rybołówstwo przybrzeżne, łodziowe, nie wymagające w zasadzie oparcia o porty odgrywa w aktywizacji wybrzeża zupełnie trzeciorzędną rolę. Tak jednak nie jest. Zaletą rybołówstwa przybrzeżnego jest właśnie z punktu widzenia aktywizacji to, że nie wymagają kosztownych inwestycji, ożywia na całej długości pas wybrzeża zarówno morskiego jak i zalewów, gdyż uprawiane może być wszędzie. Wyzyskuje ono bogactwa rybne nie eksploatowane przez inne rodzaje połowów, dostarczając cenne pożywienie świeżych ryb — ryb nie rzadko wysoko gatunkowych (zalewy). Nastawione na zaopatrywanie rybaków miejscowych — nadwyżki tylko przekazuje do przemysłu przetwórczego. Rybołówstwo przybrzeżne stanowi ważne uzupełnienie gospodarki rolnej w najbliższym sąsiedztwie brzegu morskiego, tak, że pas przybrzeżny cechuje charakterystyczna konstrukcja rolniczo-rybacka. Polega ona nie tylko na tym, że trudniący się połowami przybrzeżnymi rybacy opierają swe budżety na dodatkowym dochodzie z rolnictwa, gdyż rybactwo łodziowe ze względu na ograniczony czas uprawiania (wielka zależność od warunków atmosferycznych) na ogół nie może stanowić pełnej podstawy utrzymania. — Ryby z połowów łodziowych są ponadto ważnym elementem równowagi gospodarstw rolnych w głębiej położonej części pasa przybrzeżnego. Dla gospodarstw tych pracujących na bardzo słabych w zasadzie gruntach możność dokonywania dorywczych połowów (spo sobami nieraz bardzo prymitywnymi) jak również podaż taniej ryby i odpadków rybnych jest bardzo ważna: stanowi cenne uzupełnienie pokarmu białkowego ludzi i zwierzat hodowlanych. Sa to nieuchwytne dla statystyki pozycje wyżywieniowe wpływające korzystnie na możność zaludnienia pasa przybrzeżnego. Z tych choćby względów rybołówstwo łodziowe, uważane na ogół za bardzo nie ekonomiczne spełnia na wybrzeżu swoje pozytywne funkcje. Wyzyskanie możliwości, jakie istnieją dla tego typu rybołówstwa, musi pójść po linii pomocy w osadnictwie (remont osad rybackich) i zapewnienie możliwości uzyskania dodatkowego dochodu z niewielkich działek rolnych.

Potrzeba pomocy ze strony państwa w stworzeniu osad rybaków przybrzeżnych staje się tym oczywistszą, gdy przypominamy, że ten typ rybołówstwa był za czasów niemieckich wyraźnie zaniedbany.

Rybołówstwo przybrzeżne odgrywa także pośrednio doniosłą rolę w aktywizacji wybrzeża jako najlepsza szkoła żeglarska zarówno dla rybactwa kutrowego, jak i całej żeglugi cywilnej i wojskowej.

Formy społeczno - gospodarcze w jakich uprawia się rybołówstwo morskie, mają niezaprzeczony wpływ na przeprowadzoną aktywizację wybrzeża. Wspomniałem już, że na zagwarantowanie rybakowi przybrzeżnemu minimum niezbędnego dochodu, opiera się na zapewnieniu mu dodatkowego dochodu rolnika.

Różnorodność sposobów uprawiania rybołówstwa, rozległy wachlarz przemysłów i usług składających się na całość procesu wydobywania i dostarczania do rąk konsumenta ryb morskich sprawia, że mamy tu miejsce na współpracę wielosektorową. Nie przesądzając ostatecznego podziału funkcji pomiędzy sektory stwierdzić można, że państwo powinno zająć się uaktywnieniem kluczowych pozycji wśród przemysłów i usług składających się na proces rybołówstwa: stocznie, chłodnie, fabryki lodu, i sprzętu rybackiego oraz kluczowe zakłady przetwórcze. Najwłaściwszą domeną gospodarki uspołecznionej w formie przedsiębiorstw państwowo-spółdzielczych — są następnie wielkie centrale handlowe oraz rybołówstwo dalekomorskie: ze względu na wysokość kapitału niezbędnego dla nabycia statków — pomoc Państwa w formie kredytów lub udziałów w państwowo-spółdzielczych przedsiębiorstwach jest skutecznym środkiem aktywizacji tego typu rybołówstwa.

Stworzenie tych podstawowych ogniw przez państwo umożliwia dalszą aktywizację rybołówstwa morskiego przez inicjatywę drobno-spółdzielczą. Ma ona do spełnienia swą rolę w organizowaniu placówek dystrybucyjnych w mniejszych ośrodkach, w przetwórstwie, w organizacji zaopatrzenia i obsługi finansowej rybołówstwa. Ze względu na strukturę zatrudnienia właściwą formą rybołówstwa kutrowego są spółdzielnie pracy. Typ kutra prywatnego jest formą zamierającą.

Jedynie rybołówstwo przybrzeżne ze względu na rozrzucenie rybaków wzdłuż całego wybrzeża oraz przede wszystkim ze względu na rodzinny charakter tego typu gospodarki, obywającej się w zasadzie bez pracy najemnej — winno pozostać domeną własności indywidualnej — silniej wiążącej ludzi z trudnym terenem pasa przybrzeżnego, Spółdzielczość ma jednak i tutaj wiele do zrobienia na odcinku zaopatrzenia i zbytu.

Nie bez znaczenia dla aktywności gospodarczej rybaka będzie też rozszerzenie zakresu ubezpieczeń społecznych, które zmniejszając ryzyko zachęcają do wydatniejszej pracy.

Reasumując dotychczasowe wywody stwierdzić należy, że zagadnienie rybołówstwa morskiego dla terenów przybrzeżnych (poza wielkimi portami rzecz oczywista) — odgrywa rolę zasadniczą.

Losy ludności wybrzeża, podnoszenie się jej dobrobytu zależą od wykorzystania nowych możliwości rozwojowych. Są nimi obok odbudowy i rozbudowy rybołówstwa morskiego, rozwój przetwórstwa rybnego i urządzeń zbytu ponad miarę przedwojenną. Interes osadnictwa polskiego na wybrzeżu dyktuje konieczność energicznej, szybkiej pracy w tej dziedzinie.

J. Pietkiewicz

Osadnictwo rybackie — morskie

Osadnictwo rybackie w okresie powojennym można rozbić na dwa działy zasadnicze.

a) Rybołówstwo śródlądowe (słodkowodne), i
b) rybołówstwo morskie.

Pierwsze zagadnienie, mimo całego ogromu jezior jakie otrzymaliśmy na terenie Ziem Odzyskanych, mimo zniszczeń zarówno zarybienia, jak i wszystkiego co stanowiło o rybołówstwie, a więc rybaków, sprzętu, zabudowań itd. jest zagadnieniem mniejszym i łatwiejszym do rozwiązania niż zagadnienie drugie.

Całkowite zapotrzebowanie ryb, zarówno polskie jak i sąsiedzkich krajów śródlądowych może pokryć jedynie rybołówstwo morskie. Szeroki dostęp do morza na przestrzeni od Łysicy do Świnoujścia, posiadający już dziś **11 portów rybackich** pozwala na olbrzymi rozwój naszego rybołówstwa morskiego. Tu granice wód nie zostały zamknięte w sztywne granice kilometrów kwadratowych.

Tu granicę stanowi jedynie człowiek i sprzęt. Zagadnienie człowieka postawiłem świadomie na pierwszym planie.

Sprzęt może być produkowany w kraju, może być sprowadzany z zagranicy jako zapłata za nasz eksport towarowy. Przy dobrej koniunkturze gospodarczej i przy scentralizowanej gospodarce planowej w ciągu kilku lat najbliższych sprzęt może być zdobyty i od tej strony zagadnienie może być rozwiązane.

Zupełnie odmiennie przedstawia się **zagadnienie człowieka.**

Rybaka morskiego nie można stworzyć drogą nominacji, czy wyboru. Nie można go stworzyć drogą przeszkolenia na takich, czy innych kursach. Rybak morski musi być nie tylko dobrym rybakiem, ale musi być dobrym żeglarzem, nawigatorem.

Już w chwili obecnej inspekcje terenowe wykazują, że niektórzy posiadacze kutrów motorowych, znawcy morza i ryb posiadają b. znaczne dochody pozwalające na łatwą spłatę nawet drogiego sprzętu no i... samego statku. Inni ledwo pokrywają wszystkie bieżące wydatki, pędząc skromny żywot rybaka-wyrobnika. Rybacy natomiast łodziowi bardzo często prowadzą żywot wegetacyjny, płacąc często morzu za połowy — swoim życiem.

Rybak przygodny boi się morza, nie umie z nim walczyć i mimo wielkich ostrożności, mimo stałego trzymania się wybrzeży, odsetek ofiar w tej właśnie kategorii rybaków jest największy. Rybacy przesiedleni z nad jezior i rzek mają tylko jedną dobrą cechę — lubią rybołówstwo, ale ich umiejętności nie pozwalają im na śmiałe wypady morskie. Ilość dni nie nadających się do połowów u nich wzrasta niepomiernie, a ciągłe jeżdżenie po spienionych wodach wybrzeża daje tak skromne połowy, że nie pokrywają one kosztów utrzymania sprzętu i rodziny.

Zagadnienie rybactwa morskiego w Polsce jest zatym **zagadnieniem wybitnie długofalowym.** Trzeba nowych rybaków nie tylko wyszkolić, ale po prostu wychować na wytrawnych marynarzy, nauczyć ich kochać morze z jego niebezpieczeństwami i trudami, związać z morzem uczuciowo. Należy udostępnić im takie poznanie morza, aby wyjeżdżając na morze mogli sami, bez komunikatów P.I.M. przewidzieć stan pogody i zadecydować czy wyjazd ma być daleki, czy bliski. Wyjeżdżając muszą tak znać morze, aby mogli przewidzieć gdzie, kiedy i jakie gatunki ryb będą łowili. Muszą być tak przygotowani, aby każdy ich połów nie był dziełem przypadku lecz wykonaniem świadomego planu.

Nasze doświadczenia wykazały już, że planowanie ilościowe i jakościowe są możliwe jedynie przy zespołach stojących na wyższym szczeblu zorganizowania, posiadających zarówno statki, jak i sprzęt pozwalający na wyprawy w okolice obfitujące w ryby w danym okresie. Zespoły czekające, aż taka czy inna ławica ryb natknie się na ich łodzie, nie może decydować o wykonaniu zamierzonego planu połowów.
Tego rodzaju rybołówstwo winno być traktowane jako podręczne, dla wstępnego przeszkolenia przyszłych rybaków morskich.

Jakież jest to zapotrzebowanie ryb, dla pokrycia którego mamy wychowywać te nowe zastępy rybaków. Zapotrzebowanie to uzależnione jest od spożycia ryb zarówno w Polsce jak i jej sąsiadów takich jak Czechosłowacja lub Węgry. Spożycie zaś nie jest wielkością stałą i wzrasta w miarę dostarczania na rynek pewnych gatunków ryb systematycznie i po cenach konkurujących z mięsem. Rzucanie pewnych ilości ryb na nieprzygotowany rynek, doprowadza zazwyczaj do załamania cen i często do zepsucia dużych ilości tego nietrwałego towaru. Regularne wprowadzenie na rynek ryby zarówno w stanie świeżym, mrożonym lub w postaci przetworów winno doprowadzić do przeciętnego spożycia ca 10 kg na głowę mieszkańca rocznie. Jeżeli przyjmiemy nasze zaplecze konsumcyjne stałe na ca 25 mil. w kraju i ca 15 mil. w państwach importujących, co daje łącznie ca 40 mil. osób, otrzymamy rocznie zapotrzebowanie ca 400.000 ton ryb. Licząc przeciętną cenę ryb po zł 25.000.— za tonę, stwierdzimy, że zagadnienie rybołówstwa stanowi wielkość gospodarczą rzędu 10 miliardów złotych rocznie. Jeśli uświadomimy sobie, że połowy dokonane w roku 1946 wynosiły 23.300 ton, w roku 1947 stanowiły 39.200 ton, a na rok 1948 planuje się ca 42.000 ton, będziemy jasno widzieli jakie możliwości rozwojowe stoją przed naszym rybołówstwem morskim.

Aby rozwiązać właściwie zagadnienie tego rzędu musimy zdobyć się na dość znaczny wysiłek w kilku kierunkach, takich jak:

1) wychowanie ludzi-rybaków,
2) rozbudowa portów rybackich,
3) zdobycie odpowiedniej ilości jednostek pływających (zmotoryzowanych),
4) właściwe zaopatrzenie w potrzebny sprzęt,
5) rozbudowa i usprawnienie sieci odbiorczej zarówno handlowej jak i przetwórczej,
6) rozbudowa chłodnictwa zarówno stałego, na wybrzeżu dostępnego rybakom i w całym kraju dostępnego punktom sprzedaży, jak i taboru składającego się z wagonów-chłodni i aut-chłodni pozwalających na dalsze przerzuty świeżej ryby w okresach cieplejszych.

Ograniczę się do szerszego omówienia jedynie pierwszego punktu — zagadnienia: ludzi - rybaków.

Przystępując do planowego zagospodarowania Ziem Odzyskanych po zakończeniu działań wojennych i repatriowaniu ludności niemieckiej opracowano dla Ziem Odzyskanych dwa podstawowe akty prawne, regulujące kwestię posiadania własności nieruchomej na tych ziemiach.

Aktami tymi są:

1. Dekret z dnia 6 września 1946 roku o ustroju rolnym i osadnictwie na obszarze Ziem Odzyskanych i b. Wolnego Miasta Gdańska (Dz. U. R. P. Nr 49 poz. 279/46/ i
2. Dekret z dnia 6 grudnia 1946 r. o przekazywaniu przez państwo mienia nierolniczego na obszarze Ziem Odzyskanych i b. Wolnego Miasta Gdańska (Dz. U. R. P. Nr 71, poz. 389/46).

Ustawodawca już w dekrecie z dnia 6 września 1946 r. podkreślił zagadnienie rybactwa na terenie Ziem Odzyskanych stwierdzając, że zarówno osadnicy rybaccy jak i robotnicy zatrudnieni w gospodarstwach rybnych winni w zasadzie otrzymać pomocnicze gospodarstwa rolne. W art. 11 wspomnianego dekretu wielkość tych działek została określona tylko odgór-

nie. „Obszar użytków rolnych działek dla osadników rybackich i pracowników zatrudnionych w gospodarstwach leśnych i rybnych nie może przekraczać 3 hektarów". ...Do obszaru działki nie wlicza zatym Ustawodawca nieużytków rolnych.

W trosce o to, aby rybacy mogli otrzymać swe działki pomocnicze w jak najbliższym sąsiedztwie swych zasadniczych warsztatów pracy, został wprowadzony do dekretu art. 20, który gwarantuje, że „Ministrowie: Ziem Odzyskanych, Rolnictwa i Reform Rolnych, Żeglugi i Handlu Zagranicznego oraz Odbudowy ustalą obszary nadmorskie na których zapas ziemi winien być przeznaczony w całości lub częściowo na tworzenie osad rybackich. Z artykułu tego wynika jasno, jak wielką rolę przypisuje się właściwie rybołówstwu morskiemu, uważając zagadnienie rybołówstwa słodkowodnego za zagadnienie łatwiejsze i prostsze do rozwiązania.

Na podstawie omawianego art. 20 dekretu z dnia 6.9.1946 roku zostało wydane rozporządzenie Ministrów: Ziem Odzyskanych, Administracji Publicznej, Rolnictwa i Reform Rolnych oraz Odbudowy z dnia 28 stycznia 1947 r.

Rozporządzenie to w § 1 określiło tereny przeznaczone na osadnictwo rybackie w sposób następujący:

„Na tworzenie osad rybaków morskich przeznacza się nieruchomości w miejscowościach, położonych na obszarze Ziem Odzyskanych i b. Wolnego Miasta Gdańska w 3-kilometrowym pasie przybrzeżnym wzdłuż wybrzeży morskich, Zalewu Świeżego (Wiślanego), Zalewu Szczecińskiego oraz przy ujściu Wisły z odnogami od śluzy w Łożyskach".

Dając takie ogólne określenie terenu, dla uniknięcia blokowania zbędnych terenów rozporządzenie w § 2 nakłada na Morskie Urzędy Rybackie następujący obowiązek:

„Morskie Urzędy Rybackie sporządzają wykazy nieruchomości, przeznaczonych na osadnictwo rybaków morskich w miejscowościach położonych na obszarze określonym w § 1. Wykazy, o których mowa w ustępie poprzedzającym zatwierdza Wojewoda".

Z powyższego stwierdzenia wynika, że Morskie Urzędy Rybackie występują tu w charakterze wnioskodawcy i że bez przedłożenia takich wykazów władze osiedleńcze nie mają obowiązku tworzenia rezerw nawet w pasie nadmorskim 3-kilometrowym.

M.U.R.-y są tu zatem instytucjami powołanymi do troski o możliwości rozwojowe rybołówstwa morskiego nie tylko w okresie bieżącym, ale i na okres długofalowy. Zasiedlenie bowiem wybrzeża rolnikami nadając im pełnorolne gospodarstwa, absorbujące całą posiadaną siłę roboczą, może na długi okres przekreślić rozwój rybactwa morskiego łodziowego nawet na terenach posiadających ku temu wszelkie potrzebne warunki.

Wojewodzie przyznano prawo zatwierdzania wykazów jako władzy administracyjnej. Wojewoda odpowiedzialny jest zatym tylko za sprawdzenie czy wytypowane gospodarstwa mieszczą się w planie rozbudowy rybactwa morskiego. Za przydatność terenów wytypowanych dla gospodarstw pomocniczych rybackich i za ich umiejscowienie odpowiedzialność ciąży na Morskich Urzędach Rybackich.

Rozporządzenie to określiło równocześnie, kto i na zasadzie jakich dowodów może ubiegać się o nadanie mu działki rybackiej.

Określenie to brzmi:

„§ 3. Do otrzymania osady (działki) rybackiej uprawniona jest osoba, która wykonuje lub zamierza wykonywać rybactwo morskie lub zawód z nim związany".

„§ 4. Za osoby, trudniące się zawodem związanym z rybactwem morskim, uważa się pracowników stoczni rybackich, zakładów konserwacji ryb i przetwórstwa rybnego, warsztatów sieciarskich i sprzętu rybackiego, oraz wytwórni beczek i opakowań dla potrzeb rybactwa i przetwórstwa rybnego".

Posiadanie tych cech przez ubiegającego się o przydział osady (działki) rybackiej musi być potwierdzone przedłożonym zaświadczeniem właściwego Morskiego Urzędu Rybackiego.

Przystępując do sporządzania wykazów gospodarstw rybackich, podlegających przydzieleniu rybakom, względnie zarezerwowaniu należy przede wszystkim zdać sobie sprawę z tego, ile takich osad potrzeba i w jakim czasie.

Istotną również sprawą będzie ustalenie typu naszego przyszłego rybołówstwa morskiego. Od tego jaki typ będzie wybrany będzie zależało czy będziemy dążyli do liczby 10.000 rybaków (Niemcy w 1936 r. przy 12.331 rybakach osiągnęli 368.900 ton połowów), czy też 90.000 rybaków (Finlandia w 1936 r. przy 6.897 rybakach osiągnęła 28.200 ton połowów). Ponieważ typ naszego rybołówstwa morskiego winien być raczej zbliżony do niemieckiego niż do fińskiego, przeto i optymalną ilość rodzin rybackich należy określić raczej na 10 do 12.000 rodzin, a po doliczeniu rodzin zatrudnionych w zawodach związanych z rybactwem morskim na ca 15.000 rodzin.

Za takim typem rybołówstwa przemawia:

1) Fakt ubóstwa Bałtyku w ryby jeżeli chodzi o połowy tego rzędu. Bałtyk, który w roku 1936 stanowił 3,8% połowów mórz europejskich, północno - zachodnich nie może stanowić podstawowej bazy naszego rybołówstwa morskiego. Należy przestawić się na połowy dalekomorskie, obfitsze.

2) Brak fachowców rybaków w ogóle, a zatem musimy tak samo szkolić rybaków zatrudnionych na trawlerach jak i na łodziach wiosłowo-żaglowych, przy czym łatwiej jest szkolić w zespołach większych, skupionych niż pojedyńczych kandydatów na rybaków porozrzucanych po całym wybrzeżu.

Takie jednak przestawienie typu rybołówstwa stwarza szereg konsekwencji.

1) Większe jednostki taboru dalekomorskiego muszą opierać się o większe porty, jako swe bazy macierzyste, a zatem rodziny rybaków zatrudnionych przy połowach dalekomorskich będą skupiały się w okolicy wielkich portów.

2) Przemysł związany z rybactwem morskim w większości swej będzie lokował się na terenie wielkich portów.

3) Cały szereg odcinków wybrzeża będzie pozbawiony osadnictwa rybackiego.

Jak w świetle powyższych cyfr będzie kształtowało się osadnictwo rybackie.

Jeżeli w chwili obecnej mamy zatrudnionych ca 6.000 rybaków, a ilość ich winna podwoić się w tym czasie kiedy połowy mają powiększyć się prawie dziesięciokrotnie, to z tego wynika jasno, że rozwiązanie problemu będzie koncentrowało się w większych portach rybackich.

Z przybliżonych obliczeń wynika, że poza terenami portów można rozliczać na osadzenie na działkach rybackich 10 do 12.000 rodzin. Wymagać to będzie maksimum 12 tysięcy zabudowań oraz ca 30 tysięcy ha użytków rolnych. Biorąc bowiem pod uwagę różnorodność gleb naszego wybrzeża należy przyjąć przeciętną wielkość działki rybackiej na 2,5 ha użytków rolnych.

Rozporządzamy na cele osadnictwa rybackiego zgodnie z rozporządzeniem z dnia 28 stycznia 1947 r. 3-kilometrowym pasem na przestrzeni całego wybrzeża.

Licząc w przybliżeniu 300 km × 3 klm otrzymamy ca 1.300 km kwadr. czyli ca 130 tysięcy ha, a doliczając wybrzeże zalewów ca 190.000 ha.

Odliczając na lasy i nieużytki ca 30% całej tej powierzchni, dojdziemy do rozporządzalnej przestrzeni stanowiącej 150.000 — 45.000 = 105.000 ha, czyli licząc w zaokrągleniu ca 100.000 ha.

Zestawiając rozporządzalną ilość gruntów ca 100.000 ha z koniecznymi ca 30.000 ha, widzimy, że pas nadmorski w wypadku oparcia się naszego rybołówstwa morskiego o połowy dalekomorskie, będzie posiadał nie wykorzystaną rezerwę około 70.000 ha użytków rolnych. Ilość ta wystarcza na stworzenie ca 7 do 8 tysięcy normalnych gospodarstw rolnych.

Brak ostatecznej decyzji, jak będzie wyglądało nasze przyszłe rybactwo morskie powoduje, albo zupełne wstrzymanie się Urzędów Morskich od przekładania wykazów rezerwowanych gospodarstw rybackich, albo też rezerwowanie „na zapas" całej przestrzeni.

Jedna i druga metoda dla władz osiedleńczych jest nie do przyjęcia. Zasiedlenie całkowite elementem czysto rolniczym na gospodarstwach pełnorolnych znacznych przestrzeni nadbrzeżnych może stworzyć jak już mówiłem duże przeszkody w późniejszym rozwoju rybactwa zwłaszcza przybrzeżnego. Z drugiej strony pozostawienie niezasiedlonych ca 70.000 ha użytków rolnych na przeciąg szeregu lat spowoduje dalszą dewastację istniejących zagród, oraz stworzy dla osiedlonych już rybaków pokusę korzystania z niczyich gruntów. W dobie obecnego nastawienia likwidacji odłogów i zwolnienia od podatku gruntowego odłogów uprawionych ponad przydzieloną ilość, stanowić będzie jeszcze jedną pokusę zarzucenia mniej opłacalnego w tej chwili rybołówstwa łodziowego i zajęcia się wyłącznie rolnictwem.

Jeżeli uwzględnimy, że plan 6-letni przewiduje na koniec 1955 roku ilość rybaków łodziowych na ca 6.000 osób a łącznie z pracownikami instytucji zbytu i zakładów przetwórczych, oraz rzemieślnikami, których praca związana jest ściśle z rybołówstwem ogólna ilość może osiągnąć 8.000 osób, powyższe rozważania okażą się b. realnymi.

Co należałoby zrobić niezwłocznie dla rozwiązania tego palącego problemu.

Mamy do rozwiązania jednak nie jeden problem, lecz dwa zupełnie odmienne. Problem osadnictwa rybaków kutrowych i dalekomorskich mieszczący się raczej w ramach dekretu z dnia 6.12.46 r. jako problem nierolniczy, oraz problem osadnictwa rybaków łodziowych mieszczących się w ramach dekretu z dnia 6. 9. 1946 r. jako zagadnienie rolne.

Problem pierwszy nie może oczekiwać na załatwienie w przyszłości, ponieważ już zgodnie z planem sześcioletnim ma on dotyczyć ca 3.000 osób rybaków, oraz ca 6.000 pracowników fizycznych i umysłowych instytucji i zakładów związanych ściśle z rybołówstwem morskim.

W świetle obowiązujących obecnie przepisów wydanych na podstawie dekretu z dnia 6.12.1946 r. grupa pracownicza, pomimo iż jest większa nie sprawia takiej trudności jak sami rybacy.

Nadanie własności nieruchomej w miastach odbywa się w drodze sprzedaży przez Komisje Osadnictwa Nierolniczego. Pracownicy mając przyznane zniżkowe mnożniki i pięcioletni okres spłaty, mogą w ramach swoich zarobków bez trudu uregulować należność za otrzymaną nieruchomość mieszkalną. Rybacy pracujący na własny rachunek płacą mnożnik normalny prywatnej inicjatywy wyższy 6 do 10-ciokrotnie od mnożnika pracowniczego i spłata winna nastąpić w ciągu 2 lat. Będzie to w wielu wypadkach stanowiło 1,5 do 2 mil. złotych, czyli rocznie od 0,75 do 1 miliona złotych.

Obliczając zarobki brutto niektórych rybaków dalekomorskich, a nawet kutrowych możnaby było powiedzieć, że ta suma mieści się w realnych możliwościach płatniczych nabywcy. W większości jednak wypadków spłata za nabywaną nieruchomość mieszkalną, zbiegnie się z płatnością należności za nabyty tabor i to uniemożliwi nabycie nieruchomości związującej go na stałe z danym terenem.

Jeżeli chodzi o rybaków na terenie miast, dekret z 6. 12. 1946 r. nie przewiduje specjalnego ani pierwszeństwa, ani ulg dla rybaków morskich.

Art. 7 ust. 2 dekretu tego przyznaje pierwszeństwo przede wszystkim dotychczasowe-

mu użytnikowi bez względu na przysługujący mu mnożnik przy nabyciu. W razie braku użytkownika zaczyna działać pierwszeństwo z art. 7 ust. 1. Jednak i tu rybacy, jako kategoria, specjalnego pierwszeństwa nie mają.

W tych warunkach należałoby wystąpić z wnioskiem do Ministra Skarbu bezpośrednio lub pośrednio poprzez Ministerstwo Ziem Odzyskanych lub Ministerstwo Żeglugi o wydanie zalecenia bankowi kredytu długoterminowego (np. B.G.K.) udzielania kredytu nabywczego zabezpieczonego hipotecznie na nabywanej nieruchomości. Kredyt winien być przynajmniej dziesięcioletni, aby w okresie spłat za nabyty tabor nie przeciążać możliwości płatniczych rybaka - nabywcy.

Należy przeprowadzić równocześnie uświadomienie rybaków, że nie złożenie wniosku o nabycie nieruchomości nawet użytkowanej w ciągu 30 dni od daty ogłoszenia danego budynku w wojewódzkim Dzienniku Urzędowym spowoduje utratę prawa pierwszeństwa. Wnioski zatem winny być składane na zamierzone do nabycia obiekty nie czekając na ostateczne załatwienie sprawy kredytu nabywczego.

Jak z powyższego wynika osadnictwo rybactwa kutrowego i dalekomorskiego uzależnione jest w pierwszym rzędzie od posiadania należytego taboru, sprzętu, chłodni w porcie macierzystym, oraz odpowiedniej organizacji handlowej, która zajęłaby się odbiorem każdej ilości ryb po cenach najbardziej opłacalnych dla rybaka. Organizacja taka winna dążyć do obniżenia cen płaconych przez konsumenta nie drogą obniżania opłat rybakowi za dostawę, lecz drogą usprawnienia i potanienia dystrybucji. Jeżeli istnieją omawiane warunki i będzie odpowiednio wyszkolony człowiek, może on przystąpić do połowów nie mając nawet własnej nieruchomości na terenie miasta. Posiadanie własnej nieruchomości mieszkalnej jest tu czynnikiem stabilizacyjnym wiążącym rybaka mocniej z danym portem, lecz mimo wszystko czynnikiem drugorzędnym w jego zawodzie. Dodawanie gruntu rybakom dalekomorskim dokonywującym połowy na przestrzeni całego roku, było by świadomym odrywaniem ich od połowów w okresach robót polnych i dlatego jest nie do przyjęcia.

Zupełnie odmienny tryb postępowania obowiązuje na terenach rolniczych w oparciu o dekret z dnia 6 września 1946 r. Tu osiedlający się rybak łodziowy jest całkowicie uzależniony od otrzymanej zagrody i gospodarstwa pomocniczego. Dokonywanie połowów w okresie nieprzekraczającym 8 miesięcy a zwłaszcza w latach mniej wydajnych połowów ryb szlachetnych (łosoś, węgorz) nie wystarcza rybakowi na wyżywienie rodziny w ciągu całego roku. Uzyskanie zatem gospodarstwa pomocniczego, pozwalającego na utrzymanie krowy oraz 2 sztuk trzody chlewnej, umożliwi całkowite pokrycie niedoboru. Mając własny chleb, okopowe, nabiał, i okrasę, rybak będzie mógł zupełnie spokojnie oddawać się swemu zawodowi rybackiemu.

Dekretowe ograniczenie wielkości gospodarstwa do 3 ha ma na celu pomóc rybakowi w zagospodarowaniu się, a nie przekształcenia jego z rybaka na rolnika.

Posiadanie własnej zagospodarowanej osady związuje rybaka z terenem i zmusza go do szukania terenów rybnych w pobliżu. Niezwiązanie z nieruchomością powoduje wędrówki w poszukiwaniu bardziej rybnych terenów.

W tym więc wypadku osadnictwo będzie przebiegało odmiennie i będzie rozpoczynało się od przydzielenia osadnikowi gospodarstwa pomocniczego, wydania mu aktu nadania, pomoc w uzyskaniu inwentarza gospodarczego żywego i martwego, udostępnienie kredytu na remont zabudowań, a następnie dopiero tworzenie z niego rybaka za pomocą dostarczenia mu łodzi, sprzętu, instruktora oraz stworzenie miejscowych warunków zbytu ryb uzyskanych z połowów.

Osadnikom rybackim będą umorzone należności za działki do wysokości udowodnionych wydatków poczynionych w okresie pierwszych 5 lat od daty aktu nadania na kupno, wykonanie lub naprawę sprzętu rybackiego oraz na urządzenie wędzarń, warsztatów naprawy łodzi i kutrów, warsztatów sieciarskich i innych niezbędnych do wykonywania rybołówstwa i prowadzenia przetwórstwa rybnego.

Zagadnienia te poza innymi przepisami omawia okólnik Ministerstwa Ziem Odzyskanych z dnia 1. 7. 1947 r. Nr 47.

Okólnik ten omawia zagadnienie sporządzania przez Morskie Urzędy Rybackie wykazu gospodarstw (działek rybackich) z tym, że pomocy przy sporządzaniu tych wykazów mają udzielać referaty osiedleńcze i władze ziemskie, dostarczając potrzebne dane ewidencyjne i katastralne, oraz wyłączać gospodarstwa wciągnięte do tego wykazu i przydzielania ich jako gospodarstwa pełnorolne — rolnikom.

Punkt 3 tego Okólnika bywa wykonywany w terenie zbyt jednostronnie. Punkt ten zaleca zamieszczać w wykazie w pierwszym rzędzie te gospodarstwa (działki), które w okresie gospodarki niemieckiej służyły jako gospodarstwa pomocnicze rybakom lub pracownikom zawodów związanych z rybactwem morskim. Władze terenowe w wielu wypadkach przegorliwiły ten przepis i wciągnęły do wykazów gospodarstwa nieraz duże ponad 20 ha, z dużymi zabudowaniami, nadającymi się do fizycznego podziału. Przydzielając rybakowi dane zabudowania z dołączeniem 3 ha gruntów, stwarza się z pozostałych gruntów gospodarstwa zupełnie nie zabudowane.

Drugim błędem jest nieliczenie się z przeprowadzaną obecnie regulacją gromad. Wciąga się bowiem do wykazu „gospodarstwo po Niemcu" — z oznaczeniem przestrzeni tego gospodarstwa z powołaniem się nawet na Nr niemieckiej księgi wieczystej, aczkol-

wiek księgi te na terenie wiejskim zostały unieważnione. Wytypowanie w gromadzie kilku takich gospodarstw i zachowanie ich dawnych granic, stwarza bardzo wiele trudności mierniczym przy racjonalnym rozplanowaniu pozostałych gospodarstw.

W każdej zatem gromadzie winny być ustalone gospodarstwa rybackie — ilościowo, z ewentualnym wytypowaniem zabudowań, specjalnie nadających się dla rybaków. Na tej podstawie mierniczowie zaplanują odpowiednią ilość gruntów i tak opracują strukturę tych gospodarstw, aby każde posiadało poza rolą, również pastwisko i łąkę wystarczającą na utrzymanie krowy.

Krowa na 3 lub 2,5 hektarowym gospodarstwie to nie tylko dostawczyni nabiału, ale równocześnie siła pociągowa i dostawca nawozu, bez którego większość gruntów w 3 kilometrowym pasie nadmorskim niemal że się nie nadają do uprawy.

Omawiane w tym okólniku zagadnienie przesiedlenia osadników-rolników zajmujących gospodarstwa wciągnięte na wykazy sporządzone przez M.U.R. za odszkodowaniem ze strony tych urzędów, winno mieć miejsce jedynie wówczas, gdy zabudowania posiadają jakieś specjalne urządzenia konieczne rybakowi a zbędne rolnikowi. W innym wypadku raczej należy takich rzeczy bezwzględnie unikać, przydzielając rybakowi inny obiekt, a pieniądze konieczne do pokrycia kosztów odszkodowania — przeznaczyć na remont w gospodarstwie nowoprzydzielonym. Niedopuszczalną bowiem rzeczą byłoby usuwać osadnika z zagospodarowanych budynków po to, aby stały one jako siedlony rolnik ponownie nurezerwa. Doprowadziłoby to do takich wypadków, że przestałby wkładać dużo energii w doprowadzenie do porządku otrzymanych zabudowań a pozostawione uległyby szybkiej dewastacji.

Morskie Urzędy Rybackie zostały obciążone obowiązkiem zabezpieczenia przed zniszczeniem gospodarstw (działek) i innych nieruchomości nie obsadzonych. Gdyby czynniki terenowe wykonały należycie ten obowiązek, zagadnienie braku zabudowań dla osadników - rybaków występowałoby tylko na nieznacznych terenach. Niestety, czasami brak realnych możliwości w początkowym okresie zagospodarowania doprowadziło do znacznej dewastacji.

Zagadnienie, kto ma pierwszeństwo do otrzymania osady rybackiej, aczkolwiek jest rzeczą bardzo istotną, obecnie pozostaje jeszcze na dalszym planie wobec posiadania większej ilości gospodarstw niż kandydatów posiadających odpowiednie zaświadczenia M. U. R.

Natomiast w okresie obecnym jest rzeczą bardzo istotną, aby osadnicy rybacy morscy korzystali z takiejże pomocy dotacyjnej i kredytowej jak i osadnicy rolni.

Planując w ramach regulacji gromad, tworzenie osad rybackich, Morskie Urzędy Rybackie winne wystąpić zgodnie z rozporządzeniem ministrów: Ziem Odzyskanych, Administracji Publicznej, Rolnictwa i Reform Rolnych, Skarbu oraz Odbudowy z dnia 14 października 1947 r. wydanym w porozumieniu z Ministrem Leśnictwa (Dz. U. R. P. Nr 70/47) o wyłączenie z zapasu ziemi i przeznaczenie na cele publiczne, związane z osadnictwem morskim odpowiedniej ilości gruntów.

Wniosek taki należy składać powiatowej władzy administracji ogólnej.

Kształtując obecnie strukturę osad rybackich należy pamiętać, że struktura ta nie będzie jeszcze ostateczną.

Wielu osadników przybywa nad morze ze strachem i lękiem przed tym żywiołem. Zajmując się w tej chwili rolnictwem, nie chce i boi się być rybakiem. Kilka lat spędzonych nad morzem, stykanie się z dobrymi instruktorami, pomaganie rybakom przy połowach w sezonach szczególnego nasilenia tych połowów, może tak wpłynąć na młodzież z gospodarstw pełnorolnych, że staną się oni lepszymi rybakami, niż osoby specjalnie na rybaków typowane.

Reasumując powyższe rozważania stwierdzamy, że należy:

1. W dziedzinie rybołówstwa kutrowego i dalekomorskiego:
   a) wystąpić o wyłączenie spod sprzedaży w trybie dekretu z dn. 6.12.46 r. wszystkich zakładów związanych z rybołówstwem morskim, które mają być prowadzone jako zakłady państwowe,
   b) umożliwić spółdzielniom, spółkom i osobom prywatnym nabycia i uruchomienie tych zakładów na które nie reflektuje inicjatywa państwowa,
   c) uzyskać takie warunki nabycia nieruchomości dla rybaków i osób zatrudnionych w zawodach związanych z rybołóstwem morskim, aby nabycie nieruchomości i spłata należności nie przekraczały możliwości nabywcy,
   d) uświadomić, że na terenie miejskim obowiązuje tryb nabycia w drodze kupna, w drodze nadania i że dla utrzymania swego pierwszeństwa należy dopilnować terminowego złożenia wniosku o nabycie.
2. W dziedzinie rybactwa łodziowego:
   a) skontrolować wykazy gospodarstw rybackich i skonfrontować je ze stanem faktycznym, oraz realnymi i planami na przyszłość.
   b) przeprowadzić szerszą propagandę oraz werbunek na ziemiach starych kandydatów na rybaków morskich,
   c) dopilnować przeprowadzenia remontu zagród świeżo zasiedlonych kandydatami rybackimi,
   d) uzyskanie kredytów na nabycie łodzi i sprzętu,
   e) przeprowadzenie kursów szkoleniowych zarówno teoretycznych jak

i praktycznych na miejscu w osadach rybackich,

f) przydzielenie stałych instruktorów obsługujących nawet po kilka osiedli rybackich, który by zarówno ćwiczyli w sztuce żeglugi, połowów jak i znawstwa terenów nadających się do połowów poszczególnych gatunków ryb w poszczególnych gatunków ryb w poszczególnych okresach czasu,

g) dopilnować, aby przy regulacji gromad na wybrzeżu, działki rybackie zostały zaprojektowane w sposób najbardziej odpowiadający rybakom, zarówno pod względem położenia jak i rodzajów przydzielanych użytków,

h) dopilnować należytego powiązania sprawy zagospodarowania rolno - hodowlanego z zaprawą i pracą rybacką.

Jeżeli w terenie zostanie wytworzona należyta współpraca przedstawicieli Morskich Urzędów Rybackich z przedstawicielami władz osiedleńczych, rolniczych, budowlanych i regionalnych organów planowania przestrzennego, omawiane zagadnienia, pomimo, że należą one do bardzo trudnych, zostaną rozwiązane.

To kolosalne znaczenie rybołówstwa morskiego, o którym mówiłem na wstępie winno być dla każdego zainteresowanego bodźcem do wydobycia z siebie jak największego wysiłku w kierunku realizacji tych ambitnych, a tak koniecznych dla kraju, zamierzeń w dziedzinie rybołówstwa morskiego.

Na zakończenie należałoby przypomnieć, że narody posiadające silnie rozwinięte rybołówstwo morskie, posiadają zawsze dostateczną ilość doborowych marynarzy, zarówno dla floty handlowej jak i wojennej.

Dr T. Heynar

Zagadnienie rozprowadzenia ryb morskich koleją

Jest kwestią nie tylko istotną, ale i nierozłączną z pomyślnym rozwojem rybołówstwa w ogólności, a konsumcji i związanego z tym rozprowadzenia ryb morskich w szczególności tak w kraju jak i też zagranicą — jak najszybsza dostawa. Rozumie się przez to skrócenie do najniższych granic czasokresu między chwilą połowu wzgl. doprowadzenia ryby z połowu do punktu odbiorczego, a chwilą dostarczenia do konsumenta.

Aby należycie uświadomić sobie te momenty, należy stwierdzić, iż kutry wracają z połowów późnym wieczorem, tj. między godz. 18 a 20. Biorąc za podstawę, iż najekonomiczniejszym jest odbiór ryby z kutrów i bezpośrednie załadowanie do wagonów, należałoby ustalić trasy wychodzących pociągów z najważniejszych miejscowości naładunku ryb na godz. 22 — 24 wieczorem (tj. w kilka godzin po przybyciu kutrów).

Punktów takich mamy na Wybrzeżu, jeśli chodzi o Zatokę Gdańską kilka, przede wszystkim Gdynia, następnie wybija się na znaczniejsze miejsce Wielka Wieś Hallerowo, Hel, Jastarnia, dalej na zachód Darłowo i Ustka.

Stanowi to nielada zagadnienie komunikacyjne do rozwiązania, aby połączyć te różne punkty naładunku ze sobą tak, iżby transporty ryb trafiały na bezpośrednie pociągi wieczorowe, wychodzące w tymże właśnie czasie między godz. 22 a 24. Mówimy o pociągach, gdyż kalkulacja cen dorsza, bo o tego głównie chodzi, nie dopuszcza przewozu innymi środkami, jak samochodami, zwłaszcza na dalsze odległości. Ceny dorsza w kraju nie mogą przekraczać podwójnej ceny jego zakupu, wynoszącej obecnie ca 30,— zł za 1 kg na miejscu od rybaka, gdyż w przeciwnym razie artykuł ten nie spełniłby funkcji popularnego środka aprowizacyjnego.

Czy jednak kolej może w tym czasie zgrupować takiej ilości pociągów, wychodzących w różnych kierunkach z tych kilku najważniejszych miejscowości Wybrzeża i to pociągów osobowych?

Tutaj tkwi zasadnicza trudność.

Na przewóz pociągami towarowymi tylko w całkiem wyjątkowych warunkach można się zgodzić, a mianowicie:

a) jeśli odjazd takich pociągów z punktów załadunkowych przewidziany jest na jedną z godzin nocnych, między 24 — 3, wychodząc z założenia postawionego poprzednio i wyładunek z kutrów odbywa się późnym wieczorem,

b) jeśli szybkość handlowa pociągów towarowych nie wynosi mniej niż 20 km na godzinę, tzn., że przestrzeń 500 km pokryje pociąg taki w 25 godzinach, tj. praktycznie z Gdyni na Śląsk, jako jednego z największych ośrodków zbytu oprócz Warszawy i Łodzi.

Faktycznie takie pociągi dalekobieżne przewidziała kolej w kierunku z północy na południe — jeden z „Odry“ (Szczecin), a dwa z Gdyni do Zebrzydowic Nr 99464 i Chałupek Nr 9468, jako końcowych stacji granicznych, niemniej jednak przebieg ich trwa jeszcze za długo, bo 36 do 40 godzin. Przyznać trzeba, że jest to niewątpliwie duża szybkość handlowa, jeśli się zważy, iż na pokonanie tej przestrzeni potrzebuje pociąg osobowy około 30 proc. podanego powyżej czasu jazdy, dla zapewnienia sprawności przewozu ryb jednak niewystarczająca.

Te pociągi dalekobieżne zabierają ładunki z portów przeważnie cennej drobnicy tranzytowej i czas sformowania ich zależny jest od naładunku tychże towarów.

c) Punktualność takich dalekobieżnych pociągów towarowych winna być bezwzględnie dochodową, co przy ich przebiegu na tak długich trasach jest z uwagi na przejście przez kilka wielkich węzłów kolejowych wątpliwym.

Punktualność jednak w dostawie jest zasadniczym postulatem przy rozprowadzaniu ryb.

Z tych więc względów jako konieczność wysunęła się kwestia przewozu ryb **pociągami posażerskimi**, osobowymi i pospiesznymi i to nie tylko drobnicy, która z natury swej idzie jako przesyłka drobnicowa pociągami pasażerskimi, ale też przesyłek całowagonowych. Początkowy opór zarządu kolei, zrozumiały zresztą, gdyż pociągi te służyć mają do przewozu osob, został przezwyciężony i dziś cały przewóz ryb świeżych skierowany został na ruch pasażerski, w związku z czym rozpatrzeć należy dwa zagadnienia:

1) Kwestię kosztów przewozu pociągami osobowymi,

2) Kwestię ułożenia odpowiedniego z góry ustalonego rozkładem jazdy, planu przewozu ryb.

Dla porównania podaję opłaty przewozu, jakie obciążają jeden wagon dziesięciotonowy netto towaru ryby świeżej, (dorsza) na przestrzeni 500 km. Zaznaczyć tu trzeba, że kolej przyjmuje do pociągów pasażerskich przesyłki warunkowo, kierując się względami techniczno - ruchowymi i dlatego też wymagane jest każdorazowo zezwolenie Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych. Prócz tego za przesyłki takie należy opłacić wyższą taryfę, nadając je jako **pospieszno - przyspieszone.**

Opłata wówczas wynosi za 10 ton przy 500 km 24800.— czyli za 1 kg zł 2.48 nie licząc drobnych opłat dodatkowych, jak za zamówienie wagonu, ubezpieczenie w drodze, awizację, dzierżawę i czyszczenie wozu itp.

Przy przewozie pociągiem **towarowym** za zwykłym listem przewozowym za tę samą ilość i odległość opłata wynosi 7,700 zł czyli za 1 kg zł 0,77 przy czym koszta uboczne są te same.

Różnica kosztów przewozu między pociągiem pasażerskim a towarowym jest widoczna i wyraża się stosunkiem jak 1 : 3,5.

Warunkiem dopuszczenia wagonu - lodowni do pociągu pasażerskiego jest oprócz powyższych wymogów taryfowych, jeszcze konieczność zgłoszenia takiego wagonu — (jednego czy kilku) już przy zamówieniu lo podstawieniu tegoż, iż ma on być dołączony do pociągu osobowego, — wymieniając jego Nr. Aby życzenie to było spełnione, musi prócz tego załadowca uzyskać zgodę D. O. K. P., chyba, że pociąg taki przewidziany jest z góry ustalonym planem przewozu i zatwierdzony przez Ministerstwo Komunikacji do przewożenia wagonów z rybami. Plan ten jest wynikiem długotrwałych negocjacji między przedstawicielami przedsiębiorstw rybnych, reprezentowanych przez Komisję Porozumiewawczą, Izbę Przemysłowo - Handlową i Centralę Rybną, a całym kompletem urzędników opracowujących rozkład jazdy, a reprezentujących wszystkie okręgi dyrekcyjne Kolei pod kierownictwem Ministerstwa Komunikacji. Z każdą zmianą rozkładu jazdy, a więc letnią i zimową, wchodzi plan ten na warsztat pracy międzydyrekcyjnej komisji rozkładu jazdy. Opiera się on na poprzednich wynikach i to tak, jeżeli chodzi o dotychczasowy sposób wykorzystania tras pociągów i ilości nadawanych do przewozu ryb oraz na przewidywanych połowach na najbliższy okres. Te przewidywania jednak z natury rzeczy nie mogą opierać się na tak stałych przesłankach jak we wszystkich innych planowaniach. Biorąc np. dotychczasowe wyniki połowów i zwiększający się tabor połowowy przewidywać by należało większe połowy. Tymczasem ostatnio założenia te zawiodły, jeżeli chodzi np. o okres września i października br., gdzie połowy spadły o przeszło 50 procent. Oczywiście, że pogoda sztormowa jesienią wpływa niekorzystnie, ale prócz tego ławice ryb zmieniają swój kierunek ciągu. Były dni w tym ostatnim okresie, że przewieziono z wszystkich połowów z całego zaplecza niespełna po 10 ton dziennie, a w inne dni ilość ta wzrasta 6 do 10-krotnie.

Toteż zrozumiałą jest rzeczą, iż takie nagłe spadki połowów mają swój niekorzystny wpływ, jeżeli idzie o ustalony plan dołączania wagonów z rybą do pociągów pasażerskich. Kolej musi bowiem w skład tych pociągów zarezerwować miejsce dla przewidzianych planem wagonów, tzn. o tyle zmniejszyć brutto pociągu, a w szczególności skład wagonów osobowych, z uwagi na możliwości parowozu.

Także zmniejszenie składu pociągu pasażerskiego w przypadkach większe nasilenia ruchu, zwłaszcza na linii szczególnego zagęszczenia pociągów, odbija się niekorzystnie na ruchu pasażerskim i stan taki ze względów ekonomicznych nie jest wcale pożądany.

Wprowadzony latem br. z nowym rozkładem jazdy plan przewozu ryb pociągami osobowymi możliwość dołączania 20 wagonów - lodowni dziennie. Faktycznie jednak zdarzało się w niektórych dniach ze względów poprzednio wymienionych, iż tylko 2 — 3 wagony korzystały z tego uprawnienia. Mianowicie w trzecim kwartale br. wychodziło miesięcznie z Gdyni ca 330 wagonów, a z całego tutejszego rejonu niespełna 400 co stanowi zaledwie ca 66 procent wykorzystania zarezerwowanych „miejsc" w pociągach.

Również ryba morska wysyłana **drobnicą**, ma swój plan przewozu, a w szczególności, jeżeli chodzi o większe ilości, gdy kolej (ponad 3 tony) nie może pomieścić wzgl. z trudem w normalnym wagonie bagażowym (brankardzie) i zmuszoną jest wówczas przewidzieć wzmocnienia składów pociągów dodatkowych wagonami na drobnicę zwanymi kursowymi do najważniejszych ośrodków zbytu, jak Warszawa, Łódź, Poznań, Katowice i to nie tylko z Gdyni, lecz z Helu. Dlatego też dla tych wagonów kursowych musi być także ułożony z góry plan przewozu jako część ogólnego rozkładu jazdy.

Aby zapobiec nieregularności ruchu, wynikającej z

natury towaru, a nadto obniżyć koszta przewozu, jedna z największych firm rybnych, skupiających w swych rękach cały eksport ryb i główną dystrybucję w kraju — Centrala Rybna — wybudowała własnym kosztem około kilkunastu milionów złotych **zespoły chłodnicze,** tzn. agregaty, składające się każdy z czterech wagonów - lodowni, zamrażanych za pomocą kompresora, umieszczonego na osobnym wagonie - platformie, jako 5-ty w tym zespole. Tak więc zespół taki, wynoszący łącznie 5 wagonów jest uniezależniony od czasu biegu pociągów w tym znaczeniu, iż obawa stopnienia lodu ewentl. zepsucia się ryb nie zachodzi, w przypadku, gdy pociąg ma dłuższy przebieg. Zespoły te zatem mogą biec pociągami towarowymi. Jedynie punktualność dostawy, w razie zamówiena towaru na określony termin, odgrywa tu decydującą rolę.

Tak więc ruch pociągów towarowych może tu z powodzeniem objąć przesyłki ryb świeżych w takich zespołach, oprócz konserw oraz ryb solonych, w szczególności śledzi, dorszy filetowych i zasolonych w beczkach, co faktycznie się odbywa.

Dla zabezpieczenia terminowości przesyłek rybnych używają firmy b. często konwojentów. Moment zabezpieczenia towaru w drodze odgrywa wobec unormowanych warunków przewozowych już znacznie podrzędniejszą rolę przy przydzielaniu konwojów. Konwój bowiem pociąga za sobą znaczne koszta i jest już dzisiaj objawem sporadycznym w porównaniu do lat ubiegłych, — a ekonomicznie rzecz biorąc niepożądanym objawem jako wkład „bezprodukcyjnej pracy".

W szczególności gdy chodzi o punktualność transportów eksportowych jest jeszcze często stosowany.

Eksport nasz do sowieckiej strefy okupacyjnej w Niemczech przeważnie do Berlina, idzie drogą najkrótszą przez Tczew — Piłę — Krzyż — Kostrzyn — Frankfurt, a przebieg wagonu nie trwa ponad 12 — 14 godzin. Odbywa się aż pięcioma pociągami osobowymi, które mają możność zabrania do 3-ch wagonów każdy. I ten ruch musiał być uwzględniony przez wyczerpujące konferencje z władzami kolejowymi. W okresie silnego nasilenia, zwłaszcza wiosną i początkiem lata ilość ta nawet w niektórych dniach przy nadmiernych połowach dorsza osiągała cyfrę do 20 wagonów dziennie. Jedynie możliwość bezpośredniego porozumienia się z D. O. K. P. Gdańsk i szybka decyzja władz kolejowych, u których zagadnienie to znajdowało pełne zrozumienie mogły pokonać trudności w rozprowadzeniu tego chwilowego nadmiaru transportów przez zorganizowanie specjalnych pociągów ekspressowych tzw. lekkich pociągów towarowych (L. p. t.) — które bądź drogą okrężną przez Poznań, bądź przez Bydgoszcz — Piłę — do Kostrzynia doprowadzały towar w przepisanym terminie do granicy.

Mówiąc o eksporcie ryb i roli naszych Kolei wspomnieć jeszcze należy o innych odbiorcach zagranicznych, tj. o Czechosłowacji i Austrii. — Transporty do Czechosłowacji przebiegają przeważnie przez Zebrzydowice i Międzylesie, w zależności od tego, czy przeznaczone są dla zagłębia morawsko - ostrawskiego w Czechosłowacji, czy też dla Pragi, choć na naszych liniach odległość jest prawie ta sama (627 do Zebrzydowic, 619 do Międzylesia przez Wrocław). Jedynie dla transportó wryb ze Szczecina do Międzylesia droga jest znacznie krótsza bo wynosi 493 km. W przyszłości więc eksport ryb do Pragi przez Międzylesie — winien być skierowany z połowów Zalewu Szczecińskiego.

Czas przejazdu z Gdyni do Zebrzydowic wynosi pociągiem osobowym 18 godzin, przy czym przewidziano w porozumieniu z Ministerstwem Komunikacji dla tej linii jako linii największego nasilenia transportów — bo także i krajowych specjalny pociąg pasażersko - rybny, wprowadzony jesienią ubiegłego roku.

Skład wagonów osobowych ustalony został do 6-ciu, a reszta do pełnego wykorzystania brutto pociągu przewidzianych planem przewozu dla lodowni z rybą.

Transportowi ryb świeżych dano tu pierwszeństwo przed pasażerem i można dołączyć nawet do 9-ciu wagonów dzienie do składu tego pociągu, co zupełnie zaspakaja potrzeby ruchu wewnętrznego i eksportowego.

Pociąg ten odchodzący o godz. 17,40 okazał się w praktyce bardzo korzystnym i został utrzymany na tych samych zasadach w następnych rozkładach jazdy z odjazdem 17,10. Z czasem jednak korzystne zaplanowanie tegoż pociągu z dogodnym przejazdem do Katowic o godz. 6-tej rano spowodowało, że stał się on najbardziej używanym na tej trasie i ruch posażerów był nielada „konkurencją" dla przewozu dorsza!

Prowadząc najsilniejszy parowóz typu dla pociągów osobowych zabierać może 450 ton brutto, tj. ca 17 wagonów łącznie.

Druga trasa eksportowa przez Międzylesie obsługiwana była pociągiem pospiesznym Nr 2 odchodzącym z Gdyni 22,50 — przyjazd do Międzylesia 12,49.

Ten nadzwyczajnie szybki przebieg, bo trwający 14 godzin, zawdzięczać należy zgodzie Ministerstwa Komunikacji na dołączanie do pociągów pospiesznych.

Tak krótki przebieg wagonów z rybą budził podziw u naszych odbiorców czeskich, dostarczając im towaru w pierwszej świeżości.

Stan ten uległ pogorszeniu, co dziwnym zdawać by się musiało na pierwszy rzut oka, ale ma swe uzasadnienie w tem, że na dołączanie do pociągu pospiesznego Kolej nie może się zgodzić z uwagi na wzrost szybkości technicznej pociągów pasażerskich w ogóle, a tego pociągu pospiesznego Nr 2, jako międzynarodowego, w szczególności. Pociąg ten rozwijający szybkość średnią ponad 80 km/godz., a na niektórych odcinkach około

100 km nie może prowadzić 2-u osiowych wagonów ze względów bezpieczeństwa ruchu. Tak zatem usprawnienie na jednym odcinku powoduje czasem — choć brzmi to paradoksalnie — trudności na innym. Oczywiście sytuacja ta jest całkowicie zrozumiała w tym naświetleniu i nie można domagać się, aby dla przebiegu wagonu - lodowni z rybą zmniejszono szybkość pociągów pasażerskich, a przede wszystkim pospiesznych.

Jeżeli pod pojęciem sprawnej komunikacji kolejowej podciągniemy jeszcze prócz naprowadzonych powyżej zagadnień ruchu pociągów także kwestje zamawiania i podstawiania wagonów oraz opłat przewozowych i ich rozróżniczkowania w zależności od ilości i gatunku ryb, to otrzymamy w przybliżeniu zarys nasuwających się problemów komunikacji kolejowej przy rozprowadzaniu ryb morskich.

Jak wynika więc z powyższego zagadnienia te są bardzo różnorodne i zmienne i wymagają dużej wnikliwości i dobrej woli z obu stron, z czem u kierowniczych organów kolejowych przedsiębiorstwa rybne zawsze spotykają się.

Dr J. Radzicki

Chłodnictwo morsko-rybackie w Polsce

I. ROLA CHŁODNICTWA W RYBACTWIE MORSKIM[1])

Ryba jest produktem wodnym, który w bardzo krótkim czasie, ulega procesom gnilnym i dlatego gospodarka rybna wymaga odpowiednich urządzeń, których zadaniem jest **zachowanie produkcji** rybołówstwa[2]) w stanie zupełnie świeżym na taki okres czasu, jakiego wymaga gospodarka planowa[3]). Zadanie to spełniają odpowiednie **urządzenia chłodnicze**, które w Polsce doby obecnej nabierają szczególnego znaczenia, ze względu na rozległy obszar wód przybrzeżnych, pozwalających na wykorzystanie ich dla rybołówstwa przybrzeżnego oraz stwarzających warunki dla rozwoju tak portów rybackich jak i floty dla połowów dalekomorskich[4]).

Rolę chłodnictwa i jego znaczenie w gospodarstwie państwowej określają następujące faktory:

a) **Faktor biologiczny** pozwalający zachować w świeżości wartość odżywczą ryby w formie witamin[5])

b) **Faktor ekonomiczny** polegający na:

1) niedopuszczaniu do **wyrwania gospodarce społecznej** wysokokalorycznego środka aprowizacyjnego w postaci ryby, której straty na skutek zepsucia sięgają corocznie wielu milionów złotych[6]),
2) możliwości **regulacji podaży** w stosunku do popytu oraz produkcji, gdyż składowanie ryb w chłodniach i zamrażalniach pozwala towar ten wypuścić na rynek w ten czas, gdy minie sezon połowów lub gdy wzrośnie zapotrzebowanie rynkowe na rybę[7]),
3) możliwość **regulowania cen ryby** i ewentualnie innych produktów spożywczych,
4) umożliwieniu eksportu i przygotowaniu jej do dalekich transportów[8])
5) możliwości należytego wykorzystania morza, a to dzięki posiadanym urządzeniom chłodniczym, umożliwiającym regulację **popytu i podaży** oraz dostosowania i rozbudowy floty rybackiej do tych zdolności zachowawczych mięsa rybiego. Stąd wniosek, że chłodnictwo rybne winno być dostosowane do zdolności produkcyjnej wód oraz zdolności połowowej floty rybackiej, co z drugiej strony ogranicza rozwój tej floty do zdolności zachowawczej urządzeń posiadanych.

c) **Faktor polityczny** mający znaczenie szczególne w tej chwili w Polsce, ze względu na rozłożenie odpowiedniej sieci chłodnictwa na wybrzeżu Ziem Odzyskanych, świadczący o zupełnym zagospodarowaniu tych ziem przez państwo polskie[9]) i równocześnie kładący podwaliny pod **osadnictwo rybackie** na Ziemiach Odzyskanych.

Te trzy faktory wykazują nam dobitnie, jaką rolę ma do spełnienia chłodnictwo w Polsce i jaką wagę należy mu przypisać.

Toteż Rząd Polski, który zagadnieniom morskim po-

---

[1]) Przez rybactwo należy rozumieć rybołówstwo, przemysł rybny — oraz dystrybucję rybną.

[2]) Chodzi w danym przypadku o rybę.

[3]) Dr Inż. Plang R.: Die Frischhaltung von Fischen durch Kälte. Hamburg 1947, Gall. B. J. i Fishkin, Z. F.: Refrigeration on the food industry of the Sowjet Union. Kongres chłodniczy, Haga 1937.

[4]) Patrz mapka poglądowa połowów na str. 142 Morskiego Przewodnika Rybackiego wydanego przez Morski Instytut Rybacki w Gdyni w 1947 r.

[5]) Plank, R.: Die Kältetechnik im Dienste der Lebensmittelfrischhaltung oraz Lumley A.: Refrigeration in the Fish Industry. Proc. Brit. Assoc. of Refrigeration — 32/9935/36.

[6]) Jeżeli chodzi o straty polskie przed rokiem 1939, to według inż. Zięcika sięgały one 6% w stosunku do ilości spożytych ryb, co wyniosło około 3 milionów złotych przedwojennych. W innych krajach cyfry te wahają się od 3 — 5%.

[7]) Schlienz, W.: Die Tiefkühlanlagen für Fische in Deutschland und der Handel mit Kühlfischen. Jahresbericht über die deutsche Fischerei. 1925.

[8]) Fischwirtschaftskunde Band IX, Część 10 i 11.

[9]) Patrz w dalszym opisie rozplanowanie chłodni na wybrzeżu Ziem Odzyskanych.

święca bardzo dużo wagi, czego wyrazem są chociażby olbrzymie inwestycje czynione na wybrzeżu począwszy od Szczecina, a skończywszy na regionie gdańskim, uwzględnił również potrzeby chłodnictwa. W ten sposób powstaje olbrzymia sieć morskiego chłodnictwa rybnego na wybrzeżu polskim.

Wysiłek ten można ocenić tylko przez porównanie morskiego chłodnictwa z okresu do 1939 roku oraz doby obecnej.

II. SIEĆ CHŁODNICZA W POLSCE

a) Okres do 1939 roku

Trudno w to uwierzyć, niemniej jest to fakt niezaprzeczalnym, że rybołówstwo morskie dysponowało do 1939 roku **jedną chłodnią w Gdyni.**

Chłodnia ta, typu przestarzałego, przeznaczona była dla śledzi solonych i stąd nie dysponuje ona niskimi temperaturami. Przeznaczenie jej dzisiejsze chłodnicze jest wynikiem braku innej chłodni, niezbędnej przy naszej, dzisiejszej eksploatacji mórz. Jej powierzchnia chłodnicza wynosi 2672 m², z czego na rybę świeżą przeznaczono 2220 m², a resztę, to jest 452 m² na magazynowanie lodu.

Temperatury chłodni wahają się pomiędzy —0 — 11⁰ Celsjusza.

Obok chłodni gdyńskiej istnieje jeszcze **mała zamrażalnia,** o teoretycznej wydajności 20 t na dobę.

W praktyce jednak wydajność jej sięga tylko 7 i pół t na dobę, co daje rocznie — przy 160 dobach roboczych — 1200 ton, podczas gdy według obrotów rybnych i podaży ryby do zamrażania zdolność zamrażania winna wynosić **100 ton na dobę.**

Gdynia posiada poza tym jeszcze wytwórnię lodu o wydajności do 20 ton na dobę, przy zapotrzebowaniu lodu na przyszłość od 150 do 170 ton dziennie.

b) Stan obecny od chwili wyzwolenia

I. Gdynia.

W budowie znajduje się chłodnia oraz zamrażalnia wyposażona w urządzenia nowoczesne o powierzchni chłodzenia 4200 m². Budynek chłodni jest już na ukończeniu, a kompletne jej wykończenie przewidziane jest na początek roku 1950.

Zdolność zamrażania chłodni obliczona jest na 100 ton na dobę. Z zamrażalnią oraz chłodnią złączony jest **wyrób filetów w tak zwanej fileciarni.**

Obok tego przewidziana jest fabrykacja lodu w ilości potrzebnej do zaopatrywania rybołówstwa tj. 150 do 170 ton na dobę.

Ładowanie lodu na statki będzie się odbywać za pomocą odpowiednich konwojerów.

Wykończenie całości przewidywane jest na początek 1950 roku.

W budowie rozpoczętej jest również pierwsza część **Hali Rybnej,** przeznaczonej do szybkiego wyładunku ryb oraz dalszych manipulacyj rybą, związanych z rozdziałem, ważeniem, pakowanie itp. — Ogółem w przyszłości Hala Rybna ma zająć przestrzeń o długości 600 m przy szerokości 20 — 25 m.

Wzwiązku z czyszczeniem ryb powstaje problem zużycia odpadków rybich, który zostanie rozwiązany przez pobudowanie **nowej fabryki mączki rybiej oraz tranu przemysłowego** (w miejsce istniejącej fabryki o zbyt małej wydajności) o zdolności przerobienia ca. 150 ton surowca na dobę.

W Gdańsku przewidziana jest chłodnia i zamrażalnia o powierzchni 1000 m² oraz fabryka lodu o wydajności 15 ton na dobę. Ukończenie przewidziane na 1950 rok.

Bardzo ruchliwym i mocno odwiedzanym przez rybaków portem jest **Władysławowo,** — położone przy samej nasadzie półwyspu helskiego.

Tam budowa chłodni i zamrażalni jest już ukończona, a obecnie następuje wyposażenie jej techniczne. Powierzchnia jej wynosi 400 m², a zdolność zamrażania przewidywana jest na 6 — 10 ton na dobę.

Produkcja lodu ma wynosiś 10 ton na dobę. Uruchomienie ma nastąpić w przyszłym roku.

W Szczecinie została otwarta dnia 28. 8. 1948 r. przy udziale przedstawicieli Sejmu Ustawod. oraz Rządu nowo wybudowana chłodnia, zamrażalnia i fabryka lodu. Ogólna powierzchnia chłodni wynosi 2880 m², przy zdolności zamrażania 20 ton na dobę. Produkcja lodu wynosi 15 ton na dobę.

Jedna z większych baz rybackich, znajdujących się już w budowie jest **Baza Rybacka w Kazimierzowie koło Świnoujścia.**

Baza ta przewiduje chłodnię, zamrażalnię, fabrykę lodu, 5 hal rybnych oraz fabrykę mączki rybnej.

Powierzchnia chłodni obliczona jest na 5630 m² przy zdolności zamrażania 50 ton na dobę (dodatkowe zamrażanie suche o wydajności również 500 ton na dobę). Produkcja lodu przewidziana jest na 100 ton dziennie, fabryka mączki na 150 ton dziennie (przerobienie surowca).

Baza świnoujska ma szczególne znaczenie dla naszej floty dalekomorskiej, która dotychczas miała oparcie tylko o Gdynię, co wpłynęło z konieczności rzeczy na zmniejszenie ilości rejsów z powodu wydłużenia drogi statków o ca 400 kilometrów. W ten sposób uda się zwiększyć ilość rejsów, co w konsekwencji da zwiększoną ilość połowów, a efektywnie przyniesie na rynek więcej towaru rybiego, co w ciągu 10 lat, tylko przy 10 trawlerach da 1750 ton nadwyżki produkcji rybnej o wartości 151.000.000 złotych.

Oddanie urządzeń chłodniczych do użytku publicznego przewidziane jest na początek 1950 roku.

Drugą bazą rybacką, nad którą prace już zostały rozpoczęte jest **Kołobrzeg.**

Rozpoczęto tutaj prace nad budową chłodni i zamrażalni o powierzchni 110 m², zdolności zamrażania 20 ton na dobę. Funkcjonuje już na miejscu fabryka lodu o zdolności produkcyjnej 15 ton dziennie.

Przewidywana tamże również fabryka mączki, olejarnia oraz hale rybne. Całość zostanie oddana do użytku na przełomie 1949/1950 roku.

W Darłowie przewiduje się budowę chłodni o powierzchni 500 m² i zdolności zamrażania ca 12 ton na dobę, fabryka lodu o wydajności 20 ton na dobę, hale rybne oraz fabrykę mączki (chodzi o uruchomienie fabryki poniemieckiej).

Na Ustkę przewidziana jest chłodnia o powierzchni chłodzenia 280 m², zdolności zamrażania 3 tony na dobę oraz fabryka lodu o wydajności 10 ton dziennie.

Chłodnia jest już w budowie i jej ukończenie przewiduje się na 1949 rok. Tamże przewiduje się hale rybne oraz fabrykę mączki rybnej.

Ogniwem końcowym w łańcuchu chłodniczym wybrzeża polskiego jest **Łeba,** wyposażona w chłodnię o powierzchni chłodzenia 140 m² oraz fabrykę lodu o wydajności 5 ton dziennie. Otwarcie chłodni nastąpiło w sierpniu 1948 roku.

Jak z powyższego krótkiego opisu morskiej sieci chłodniczej wynika, wysiłek Rządu jest olbrzymi i znaczenie, jakie on przypisuje rybactwu, stawia Polskę w szeregu państw, które umieją docenić swój dostęp do morza i go należycie wykorzystać.

Polska Robotnicza zdołała ująć w **gospodarkę planową nietylko rolnictwo, przemysł i handel, ale również produkcję rybną,** która w gospodarce **aprowizacyjnej i handlu zagranicznego ma** i będzie miała dla nas olbrzymie znaczenie.

Reorganizacja spółdzielczości Spożywców w wojew. gdańskim

Utworzona w wyniku reorganizacji struktury spółdzielczej Centrala Spółdzielni Spożywców „Społem" posiada na terenie woj. gdańskiego 5 Okręgowych Oddziałów, obejmujących swym zasięgiem następujące powiaty:

Okręgowy Oddział w Gdańsku — Gdańsk, Gdynia, Sopot, Kartuzy,

Okręgowy Oddział w Wejherowie — pow. morski i Lębork,

Okręgowy Oddział w Starogardzie — pow. Starogard, Tczew, Kościerzyna,

Okręgowy Oddział w Elblągu — Elbląg, Malbork oraz z woj. olsztyńskiego — Braniewo i Pasłęk,

Okręgowy Oddział w Kwidzyniu — Kwidzyn, Sztum oraz z woj. olsztyńskiego — Susz.

Opiekę rewizyjno - instrukcyjną nad wszystkimi powyższymi Oddziałami sprawuje Okręgowy Inspektorat Rewizyjny w Gdańsku. Okręgowe Oddziały C. S. S. będą posiadały swój samorząd w postaci Rad Okręgowych, przewidzianych statutem organizacyjnym Centrali. Pierwsze tymczasowe Rady Okręgowe będą powołane już w bieżącym roku przez Radę Nadzorczą C. S. S. Reorganizacja C. S. S. przyczyni się niewątpliwie do usprawnienia pracy i zniesienia zbędnego pośrednictwa. Niezmiernie ważną dla rozwoju spółdzielni spożywców jest przeprowadzana obecnie unifikacja spółdzielni zamkniętych ze spółdzielniami powszechnymi. W każdym mieście wydzielonym i powiatowym naszego województwa będzie już w początkach stycznia przyszłego roku pracowała tylko jedna spółdzielnia powszechna, która przyjmie członków, sklepy i zakłady wszystkich dotąd istniejacych spółdzielni spożywców. Spółdzielnie te po przełamaniu trudności, związanych z organizacją już w przyszłym roku zaczną pracować pełną parą, likwidując wszystkie swe dotychczasowe błędy, zrzeszając w swych szeregach szerokie masy pracujących. Spółdzielnie spożywców w nowym etapie swej pracy uruchomią sklepy we wszystkich dzielnicach robotniczych, do których dotąd nie docierały, zaprowadzą wyspecjalizowane sklepy branżowe, zwiększą asortyment towarów, będą organizować tanie gospody spółdzielcze. Podstawowym zadaniem spółdzielczości spożywców jest pełne zaopatrzenie świata pracy w artykuły pierwszej potrzeby. Wypełnienie tego zadania uzależnione jest od należytego funkcjonowania aparatu wewnętrznego spółdzielni, właściwego powiązania spółdzielni z zaopatrującymi ją centralami i momentu rentowności usług. Dotychczasowa rola C. S. S. „Społem" sprowadzała się do pośrednictwa między słabymi gospodarczo spółdzielniami a centralami branżowymi i do koordynacji pracy wielu spółdzielni powszechnych i zamkniętych. Powodowało to istnienie podwójnych aparatów handlowych, skupu, sprzedaży i magazynowania i podrażało w efekcie towar, docierający do konsumenta. Po unifikacji spółdzielni miejskich odpadnie potrzeba koordynacji, a bezpośredni kontakt z centralami branżowymi będzie łatwy. Da to możność eliminacji dublowania działów handlowych C. S. S. i spółdzielni — zmniejszy drogą krążenia towarów i ułatwi problem zcentralizowania powierzchni magazynowych.

Niezbędnym warunkiem należytej działalności spółdzielni spożywców jest ścisłe związanie członków ze spółdzielniami, w czym konieczna jest współpraca związków zawodowych. Przy każdym sklepie i zakładzie spółdzielczym powstanie komitet członkowski. Akcja komitetów członkowskich w ciągu 2-ch bieżących lat dała małe wyniki. Wyjątek stanowi Spółdzielnia „Zgoda" w Gdyni, która na 44 sklepy zorganizowała czynnie pracujące 24 komitety sklepowe, obejmujące swą opieką 32 sklepy. Obecnie organizacja komitetów członkowskich oparta będzie na ścisłej współpracy związków zawodowych, Ligi Kobiet i partii politycznych.

Związki Zawodowe całą swą pracę spółdzielczą przerzucają w pierwszym etapie wyłącznie na odcinku spółdzielczości spożywców i dokonują w tej dziedzinie istotnej reorganizacji wewnętrznej. Zniesione zostały Komisje Spółdzielcze przy O. K. Z. Z. i Radach Powiatowych, a referenci spółdzielczy, powołani przy wszystkich zarządach okręgowych i Oddziałach Związków Zawodowych będą organizować sekcje spółdzielcze przy zakładach pracy.

Spółdzielczość mięsna

Dla usprawnienia skupu i zbytu żywca Centrala Mięsna podzieliła województwo gdańskie na dwa rejony wzdłuż Wisły: prawobrzeżny i lewobrzeżny. Rejon lewobrzeżny obsługuje Gdański Bekon z siedzibą w Gdańsku, który posiada przetwórnię bekonów w Kościerzynie. W rejonie prawobrzeżnym pracuje Spółdzielnia Zbytu Żywca z siedzibą w Elblągu, która dopiero od 1 października rozpoczęła swą działalność. Obie spółdzielnie współpracują z Powiatowymi Związkami Gminnych Spółdzielni Samopomoc Chłopska w terenie swej działalności. Skup spółdzielni pokrywa około 60 procent dostaw żywca z terenu wojew. gdańskiego. Aby uzupełnić stałą dostawę mięsa dla ludności Wybrzeża, Centrala Mięsna inicjuje w terenie zwiększenie hodowli trzody chlewnej w pierwszym rzędzie przez powiatowe majątki ziemskie i spółdzielnie mleczarskie, które mają już zaoferowane kredyty na budowę urządzeń, zakup paszy i prosiat. Niepokojącą przedstawia się zagadnienie handlu detalicznego mięsem. Ilość punktów sprzedaży na terenie zespołu 3-ch miast Wybrzeża powoduje konieczność obsłużenia przeciętnie 2,5 tysiąca mieszkańców przez 1 sklep. Spółdzielczych sklepów mięsnych posiadamy obecnie około 17 procent ogólnej ilości punktów handlu detalicznego mięsem. Centrala Mięsna ma obecnie opracować i zanalizować plan zaopatrzenia mięsnego w detalu, przy czym przetwórstwo mięsne oparte będzie przede wszystkim na dużych, a tym samym więcej opłacalnych zakładach przetwarzających conajmniej 4 tony mięsa tygodniowo.

Spółdzielczość spożywców i pracy w oparciu o plan organizacyjny, opracowany przez Centralę Mięsną rozwiąże w najbliższym czasie zagadnienie produkcji i detalicznego rozdzielnictwa mięsnego.

WYNIKI PAZDZIERNIKOWEJ KONFERENCJI ODDZIAŁÓW CENTRAL SPÓŁDZIELCZYCH WOJ. GDAŃSKIEGO

Przedstawiciele Oddziałów Central Spółdzielczych na październikowej konferencji w Sopocie wysłuchali i przedyskutowali następujące referaty:

1) Organizacja skupu i zaopatrzenia wsi,
2) Zaopatrzenie miast w artykuły masowe na zimę.

W wyniku dyskusji zostały wysunięte następujące dezyderaty w stosunku do poszczególnych central na najbliższy okres:

1) S. S. „Społem" — ma rozwiązać zagadnienie zaopatrzenia miast w ziemniaki i warzywa oraz możliwości dostarczenia ich jak najwygodniej dla konsumenta; w związku ze zniesieniem zaopatrzenia reglamentowego w przetwory zbożowe opracować przygotowanie produkcji odpowiedniej ilości i gatunków pieczywa.
2) Centrala Mięsna — ma opracować i zrealizować plan zaopatrzenia mięsnego w detalu (przetwórstwo i sklepy).
3) Centrala Ogrodnicza — ma wyrwrzeć nacisk na spółdzielnie spożywców w kierunku zwiększenia handlu warzywami i owocami.
4) Centrala Sp. Mlecz. - Jajczarskich winna rozwiązać jak najsprawniej wspólnie z C. S. S. „Społem" problem rozprowadzenia masła.
5) Centrala Rybna — nastawi się na zaopatrzenie Wybrzeża w ryby w związku z brakami na odcinku mięsnym.

Złóż ofiare na pomoc zimową!

Spółdzielczość pracy po reorganizacji

W wyniku reorganizacji spółdzielczości część spółdzielni pracy przeszła pod opiekę Centrali Rolniczej lub Centrali Mięsnej, lecz większość spółdzielni pracy znalazła się w szeregach organizacyjnych Centrali Spółdzielni Pracy, która mając siedzibę Zarządu w Warszawie, utworzyła w każdym województwie swój Oddział Gospodarczy i Inspektorat Rewizyjno-Instrukcyjny.

Na terenie województwa gdańskiego w chwili obecnej Centrala Spółdzielni Pracy ma ogółem 124 spółdzielni pracy, z czego 86 czynnych, reszta bądź nie zaczęła działalności (23), badź podlega likwidacji z przyczyn gospodarczego niepowodzenia — (15).

Spółdzielnie Województwa skupione są głównie w trójmieściu:

Gdańsk	—	42
Sopot	—	19
Gdynia	—	37

Z kolei największe skupisko spółdzielni wypada na powiat Elbląski — (10 spółdzielni). Kwidzyn, Kartuzy, Kościerzyna, Lębork liczą po dwie spółdzielnie pracy, inne powiaty — po jednej spółdzielni pracy.

Spółdzielnie prac ynaszego województwa można pogrupować według zakresu działania w sposób następujący:

1) Spółdz. portowo-morskich	13
2) Spółdz. przewozu lądowego	12
3) Spółdz. budowl, i inżynier.	24
4) Spółdz. przem. drzewn. i met.	23
5) Spółdz. chemiczno-przemysł.	14
6) Spółdz. gastronom. piek. i cuk.	21
7) Spółdz. włókien.-konfekcyjnych	11

Ogółem spółdzielnie pracy województwa Gdańskiego zatrudniają około 7 tysięcy członków-pracowników, a ich obroty wspólne przekraczają 160 milionów złotych miesięcznie.

Spośród problemów, które wysunęły się na czoło w spółdzielniach pracy województwa gdańskiego wymienić należy przede wszystkim sprawę ideowej ich czystości, będącej zarazem gwarancją prawidłowego ich rozwoju gospodarczego. Intensywna akcja szkolenia zarządów i rad nadzorczych i lustracje spółdzielni, dokonywane przez rewidentów Inspektoratu C. S. P. mają na celu usunięcie ze spółdzielni pracy elementów kapitalistycznych i wszelkich przejawów wyzysku człowieka przez człowieka. Fakty takie miały bowiem miejsce wskutek infiltracji rozbitków prywatnej inicjatywy do spółdzielni pracy.

Dla uniknięcia w przyszłości spaczeń ideowych spółdzielni pracy — Inspektorat Centrali Spółdzielni Pracy poddaje wnikliwej analizie nowe inicjatywy założycielskie i stwierdziwszy ukrywanie się egoistycznej inicjatywy prywatnej pod maską spółdzielczości, nie daje sankcje na zakładanie nowych spółdzielni.

O gęstości stosowanego sita świadczy fakt, że na 230 zgłoszeń w ciągu III kwartału wydano zaledwie 6 oświadczeń o celowości a 8 jeszcze podlega rozpatrzeniu. Resztę odrzucono.

Z życia mleczarskiego

Roczny plan produkcji mleka, masła i śmietany na rok 1948 został wykonany już w pierwszych trzech kwartałach br. z pewną nadwyżką, bowiem przewidywany był zlew mleka w całym roku na 21.576 tysięcy litrów a po 1. 10. br. mleczarnie zebrały 24 miliony litrów, masła planowano 197 ton wyprodukować, a wyrobiono już 443,5 tony, śmietany planowano 100 ton — uzyskano do 1. 10. br. — 186,5 tony. Jedynie produkcja serów, z powodu ostrych ograniczeń nie przekroczyła planu.

Ta nadwyżka produkcji jest charakterystyczna dla całej Polski. Tłumaczyć ją należy wyjątkowo sprzyjającymi w roku bieżącym warunkami produkcji mleka. Za podstawę planowania dla naszego województwa — wzięto rok ubiegły, w którym zebrano 10 milionów litrów mleka oraz stan krów, wynoszący ca 70 tysięcy sztuk. W momencie układania planu nie wzięto pod uwagę czynników, których przewidzieć nie można było, a które bez wątpienia wywarły wpływ na zwiększenie wydajności mlecznej krów. Były nimi wyjątkowo lekka zima, która pozwoliła krowom przetrwać okres postoju w oborze w dobrej kondycji oraz wczesna wiosna. Wprowadzone w grudniu ub. roku premiowanie dostaw mleka paszami treściowymi miało również poważny wpływ, zachęcało bowiem rolnika do dostawy mleka do mleczarń. W specyficzny sposób dla naszego wojew. zaznaczył się wpływ zeszłorocznej suszy w maju i w czerwcu na zwiększenie produkcji mleka. Susza ta bowiem w słabym stopniu dotknęła nasz okręg, podczas gdy inne dzielnice Polski pozbawiła siana i słomy. Rolnicy nasi, szczególnie z Żuław, racjonalnie wykorzystali tę okoliczność i sprzedali poważne ilości suchej paszy do dzielnic, odczuwających brak siana i słomy, a za uzyskane pieniądze skupywali krowy.

W roku przyszłym przewiduje się zlew mleka w mleczarniach wojew. gdańskiego na 60 mil. litrów. Jest to bardzo poważna ilość, do zebrania której należy się solidnie przygotować pod każdym względem, a więc sieci punktów zlewu, sprzętu mleczarskiego (konwie), środków transportowych, odpowiednio przygotowanego personelu i kredytów. Obecnie mleczarnie walczą na niektórych odcinkach z poważnymi trudnościami. Szczególnie mleczarnie zwożące mleko z terenu własnymi środkami transportowymi są niedostatecznie zaopatrzone

REORGANIZACJA SPÓŁDZIELCZOŚCI RYBACKIEJ

W wyniku zmiany struktury spółdzielczej z dnia 1.VII. 1948 r. Centrala Rybna spółka z ograniczoną odpowiedzialnością przekształciła się na centralę Spółdzielczo - Państwową, która jest Centralą branżową dla spółdzielni rybackich. Wydział Rewizyjno-Instrukcyjny Centrali Rybnej dba o należyty rozwój jakościowy i ilościowy spółdzielni rybackich, oraz sprawuje kontrolę rewizyjną.

Spółdzielnie rybackie zostały przekształcone z typu przemysłowo-handlowego na typ spółdzielni pracy połowowej o własnym taborze pływającym i sprzęcie. Spółdzielnie tego typu zajmują się wyłącznie połowem ryb i w stanie surowym dostarczają je do punktów skupu Centrali Rybnej. Mogą one również prowadzić dział sieciarski i szkutniczo - remontowy.

Ustalono trzy rodzaje spółdzielni rybackich:

1) spółdzielnie kutrowe, posiadające własne lub dzierżawione kutry,
2) spółdzielnie łodziowe, zrzeszające rybaków łodziowych,
3) spółdzielnie produkcyjne, dzierżawiące jeziora lub odcinki rzek.

W chwili obecnej mamy czynnych 7 spółdzielni rybackich, posiadających 20 kutrów własnych i 6 dzierżawionych od Państwa. Wśród tych spółdzielni 4 są kutrowe, a mianowicie: w Gdyni — Łosoś" i „Jedność Rybacka", w Ustce — „Polskie Morze", w Górkach Wschodnich — „Rybitwa". Pozostałe to spółdzielnie produkcyjne: w Wejherowie — „Kaszub", w Kwidzyniu — Warmińska Spółdzielnia Pracy", w Świbnie — Spółdzielnia Pracy „Śpiewowo". Połowy tych spółdzielni są na razie nie wielkie, z powodu złego taboru pływającego, który częściowo znajduje się w remoncie i oczywiście z powodu ogólnych słabych połowów dorsza w ostatnich miesiącach.

Na rok 1948/49 zaplanowano rozbudowę 10-ciu nowych spółdzielni, w tym 6 spółdzielni połowowo-kutrowych (dwie w Gdyni i po jednej w Gdańsku, Ustce, Łebie i w Górkach Wschodnich), jedną spółdzielnię produkcyjną w Świbnie (Śpiewowo), trzy spółdzielnie łodziowe (w Tolkmicku, Fromborku i w Kątach Rybackich — spółdzielnie o przewadze barkasów). Do końca bieżącego roku Morska Centrala Handlowa dostarczy spółdzielniom 6 nowych kutrów, z budowy roku 1948.

Udział spółdzielczości w ogólnych połowach bałtyckich jest jeszcze nie wielki. Stan posiadanych kutrów przedstawia się następująco:

1) przedsiębiorstwo państwowe „Arka" — 18 kutrów
2) w posiadaniu spółdzielczym — 26 kutrów.
3) w posiadaniu prywatnym — 136 kutrów.

W połowach dalekomorskich dominuje Państwo (przedsiębiorstwo państwowe „Dalmor" posiada 27 trawlerów, prywatne „Ławica" — 3 trawlery. W połowach baltyckich największy udział posiada sektor drobnoto-

Skrócenie postoju wagonów w porcie

W wyniku konferencji, przeprowadzonej ostatnio w dniu 9 października 1948 r. w GUM-ie, zainicjowanej przez Dyr. Okr. Kolei Państw. przy współudziale wszystkich zainteresowanych przedsiębiorstw spedytorskich i Izby Przemysłowo-Handlowej ustalono, że transporty kolejowe (wagonowe) eksportowe i tranzytowe będą zgłaszane firmom (awizowane) zaraz po przybyciu pociągu. W godzinę po otrzymaniu awizacji — zamiast jak dotychczas 3 godzin — firmy mają udzielić kolei dyspozycję, dokąd mają być wagony podstawione, tzn. na które nabrzeże i tor wyładunkowy wzgl. magazyn. Co prawda ten skrócony czas dyspozycji ścieśnia dotychczasowe uprawnienia taryfowe, zmuszając firmy do bardziej wytężonej, a nieraz trudnej akcji dyspozycyjnej — jednak w efekcie swym przynosi niezaprzeczalnie dużą korzyść kolei przez to, iż pociągi nadchodzące do Gdyni zaraz po wstępnym załatwieniu formalności handlowych, będą rozformowywane na miejscu ich przybycia i wagony podstawiane wprost z torów nadejścia pociągu. Uniknie kolej w ten sposób przestawienia całych składów pociągów na dworzec rozrządny, oczekujące w ciągu 3-ch godzin dyspozycji firm.

To właśnie skasowanie przestawiania całych składów pociągu z dworca przybycia na dworzec przetokowy, daje oszczędność ca 8 godzin czasu, skracając tym samym czas ich postoju na stacji, a więc zwiększając w ten sposób ich obrót.

Uzgodniono też, że awizowane firmom przesyłki i zadysponowane przez nie, podstawiane będą tak, aby trafiały na zmianę szychty robotników, zajętych w porcie przy przeładunku, a nie w czasie pracy danej szychty. Przedsiębiorstwa spedytorskie zatem będą wiedzieć przynajmniej 8 godzin naprzód o zamierzonych przez kolej podstawieniach wagonów. Korzyści są zatem obopólne.

Wprowadzono postanowienia te na razie tytułem próby z dniem 6 bm., celem przekonania się, jakie dadzą rezultaty w praktyce. Ponadto zmiana ta bowiem jako wprowadzająca odchylenia od postanowień, przewidzianych taryfą, wymaga zatwierdzenia Ministerstwa Komunikacji.

BYT RZECZOZNAWCÓW PORTOWYCH

Około 70 proc. zaprzysiężonych i upoważnionych przez Izbę Przemysłowo Handlową rzeczoznawców, wykonuje swoje czynności nie zawodowo, lecz — z tytułu posiadanej fachowości — na marginesie pełnionej pracy urzędniczej, która stanowi dla nich zasadnicze źródło utrzymania. Ponieważ jednak gdańska Izba Skarbowa stanęła na stanowisku, że rzeczoznawcy obowiązani są do wykupywania kart rejestracyjnych i w konsekwencji czynszu lokalowego na podstawie dekretu o najmie lokali z dnia 28. VII. 1948 r., wielu z rzeczoznawców rezygnuje z upoważnienia z powodu nieopłacalności tej funkcji.

W związku z tym Izba Przemysłowo - Handlowa, dopatrując się w braku aparatu rzeczoznawczego zakłócenia normalnego toku obsługi ruchu okrętowego i obrotu towarowego, wystąpiła do Ministerstwa Skarbu z memoriałem w sprawie odrębnego potraktowania rzeczoznawców niezawodowych, nie prowadzących przedsiębiorstwa i zwolnienia ich z obowiązku wykupywania kart rejestracyjnych.

NIEDOSTATECZNE POWIĄZANIE PORTÓW POLSKICH Z AFRYKĄ.

Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni otrzymała szereg sugestii firm zagranicznych w sprawie usprawnienia połączeń regularnych na linii Gdynia - Gdańsk — Afryka Zachodnia.

Regularną komunikację na tej linii utrzymuje szwedzkie towarzystwo okrętowe z Götheborga — „Transatlantic", które jednak nie jest w stanie podołać wszystkim zamówieniom, zwłaszcza zagranicznych klientów. Na wymienione trudności komunikacji okrętowej uskarżają się także zleceniodawcy z Zachodniej Afryki, którzy widzą w nich przeszkodę do zawierania transakcji handlowych z Polską.

Akcja szkoleniowa Gdyńskiej Izby Przemysłowo - Handlowej obejmuje trzy sektory

W okresie przedwojennym gdyńska Izba Przemysłowo-Handlowa na terenie woj. pomorskiego prowadziła szeroko zakrojoną akcję szkolno-oświatową, utrzymując sieć szkół handlowych na poziomie średnim i niższym. W nawiązaniu do tych tradycji oraz stosownie do swoich obowiązków ustawowych i wytycznych Ministerstwa Przemysłu i Handlu Izba prowadzi obecnie wielokierunkową akcję w zakresie szkolnictwa zawodowego i oświaty.

Z dniem 1 października Izba uruchomiła półroczny kurs portowy ze specjalizacją w dziedzinie maklerstwa okrętowego i spedycji morskiej dla pracowników przedsiębiorstw portowych. Na kurs ten uczęszcza ponad 100 pracowników rozmaitych instytucji i przedsiębiorstw państwowych, spółdzielczych i prywatnych. Program wykładów, obsadzony przez 12 wykładowców, obejmuje wszystkie ważne dziedziny życia portowego w ich praktycznym ujęciu. Ze względu na duże zainteresowanie tym kursem, zostanie on prawdopodobnie przekształcony w instytucję stałą.

Niezależnie od tego Izba prowadzi szereg innych kursów administracyjno-handlowych, a mianowicie: roczny kurs rachunkowości, półroczny kurs księgowości (wyższy), półroczny kurs księgowości podatkowej, półroczny kurs administracyjno-handlowy, trzymiesięczny kurs pisania na maszynie, roczny kurs stenografii dla początkujących i roczny kurs stenografii dla zaawansowanych. Na wszystkie te kursy uczęszcza około 400 osób.

Obok kursów Izba opracowała plan akcji odczytowej, mającej na celu sporadyczne informowanie pracowników przemysłu i handlu o bieżących zagadnieniach życia gospodarczego i praktyki zawodowej.

W zakresie szkolnictwa zawodowego Izba zamierza zorganizować i uruchomić Liceum Drogiastowskie w Gdyni, przychylając się do inicjatywy Zrzeszenia Drogistów, posiadających koncesję na uruchomienie tej szkoły.

W sprawach organizacji szkolnictwa handlowego i kursów oświatowo-gospodarczych Komisja Oświatowo-Szkoleniowa pozostaje w stałym i bliskim kontakcie z Kuratorium właściweg oOkręgu Szkolnego i innymi władzami. Budżet Izby na cele oświatowe i szkolnictwo wynosi w b. roku około 3.500.000 zł.

Letni rozkład jazdy kolejowej uwzględni postulaty Wybrzeża

W dniu 5 bm. rozpoczęła się w Poznaniu konferencja przy udziale delegatów wszystkich okręgowych dyrekcji kolejowych w sprawie ustalenia letniego rozkładu jazdy. Sfery gospodarcze reprezentuje gdyńska Izba Przemysłowo - Handlowa z ramienia wszystkich Izb krajowych.

Zgodnie z postulatami sfer gospodarczych Wybrzeża i wzrostem akcji wczasowej świata pracy w uzdrowiskach nadmorskich, nowy rozkład jazdy planuje zwiększenie ilości pociągów pasażerskich, łączących Wybrzeże z centrum kraju. Konferencja zajmie się także ułożeniem szczegółowego planu przewozu ryb i zagadnieniem ulepszenia połączeń Wybrzeże — Dolny Śląsk (brak sleepingu do Wrocławia!). Obrady przeciągną się do dnia 9 grudnia br.

Rybołówstwo Morskie

Z DZIAŁALNOŚCI MORSKIEGO LABORATORIUM RYBACKIEGO

Morskie Laboratorium Rybackie w Gdyni kontynuowało we wrześniu br. opracowywanie materiałów makroplaktowych zebranych w poprzednich miesiącach. Jeden z pracowników Laboratorium uczestniczył w próbnym rejsie trawlera rybackiego „Walery" na Morze Północne, zorganizowanym przez przedsiębiorstwo „Dalmor", dokonując szeregu połowów planktonowych. Materiały algologiczne (zielenice, brunatnice i krasnorosty) zebrane w czasie rejsu zostały zakonserwowane z przeznaczeniem na okazy muzealne. Prace algologiczne obejmowały ponadto analizę roślinności osiadłej na słupie doświadczalnym — założonym przy Morskim Laboratorium Rybackim. Znany oceanograf Dr Demel opracowywał materiały zgromadzone w okresie letnim przy pomocy hełmu nurkowego, z których wynikają ciekawe dane odnoszące się do nasilenia życia w wodzie morskiej. Nasilenie to osiąga 45.000 okazów na 1 metr kwadratowy przy 5 metrach głębokości.

Laboratorium przeprowadziło również analizę i pomiary kontrolne dorsza, z których wynika, że łowi się najwięcej ryb długości 35 — 46 cm. Stanowiły one 71 procent połowów. Ryb mniejszych było 7 procent, większych zaś 22 procent.

Do organizowanego muzeum przyrodniczego Morskiego Laboratorium Rybackiego przybyło szereg okazów zarówno z Bałtyku jak i z Morza Północnego.

Prace nad przystosowaniem do celów naukowych statku badawczego znajdującego się w Stoczni Rybackiej w Gdyni, posunęły się znacznie naprzód. Całkowite wykończenie statku przewidziane jest jeszcze w bieżącym miesiącu.

PRODUKCJA TRANU

Przed rokiem 1939 nie było w Polsce żadnej placówki produkującej tran. Nie mówimy tu oczywiście o najprymitywniejszym sposobie wydobywania tranu, jaki stosują rybacy dla własnych celów, tzn. wysmażanie wątroby, tak jak wysmaża się słoninę. Sposób taki nie może być stosowany przy produkcji przemysłowej tranu, z uwagi nie tylko na brak opłacalności (duże straty tłuszczowe), ale i na jakość gotowego produktu. Wytworzony w ten sposób tran, traci przede wszystkim całkowicie właściwości lecznicze.

Obecnie rozpoczęto u nas produkcję tranu na skalę fabryczną i dla celów technicznych. Mimo bowiem, że nadeszły już zamówione w Szwecji od dawna specjalne separatory - wirówki do oczyszczania tranu, wiele jeszcze drobnych czynników utrudnia wytwarzanie produktu o wymaganej jakości. Zainstalowane w Pucku separatory mogą już jednak wkrótce zacząć spełniać swoje zadanie zasadnicze przy oczyszczaniu tranu leczniczego o ile dostarczony do Puckiej Wytwórni Tranu surowiec (wątróbki dorszowe) będzie posiadał odpowiednie kwalifikacje.

DZIAŁALNOŚĆ BANKU RYBAKÓW MORSKICH W GDYNI

Stały wzrost ożywienia działalności pożyczkowej Banku Rybaków ilustruje niżej podane krótkie zestawienie:

liczba członków wynosząca do dn. 31 października 1947 roku — 682 osoby, zamyka się w dniu 31 grudnia 1948 roku cyfrą 899 członków.

udziały członków do dnia 31 października 1947 r. wynosiły zł 6.771.250, a w dn. 31. 10. br. wynoszą 12.997.750 złotych

pożyczek udzielono do dnia 31 października 1947 r. na sumę złotych 57.126.401,— pomiędzy 587 —

gdy do 31. 10. br. udzielono pożyczek na sumę 96.876.678,— pomiędzy 834 członków.

Cyfry powyższe obrazują najlepiej działalność Banku Rybaków Morskich jako placówki wpływającej na ożywienie gospodarcze odcinka rybołówstwa morskiego,.

KURSY SZYPRÓW RYBACKICH W SZCZECINIE

W dniu 3 bm. został otwarty kurs szyprów rybackich I klasy w Szkole Morskiej w Szczecinie. Słuchaczami jest 23 młodych rybaków z terenu MUR — Szczecin, których Komisja Kwalifikacyjna wybrała z pośród 60 chętnych.

PRACOWNICY UDOSKONALAJĄ METODY PRODUKCJI

W Stoczni Rybackiej w Gdyni Rada Zakładowa wprowadziła „skrzynkę pomysłów, która cieszy się dużą popularnością wśród pracowników stoczni, zarówno fizycznych jak i umysłowych. Wszyscy oni wytężają umysł nad wprowadzeniem nowych i udoskonalenie starych metod produkcji i pracy oraz zastosowaniem ulepszonych konstrukcji, aby podnieść i usprawnić wydajność i rentowność przedsiębiorstwa. Tak więc np. pracownik stoczni ob. Zygmunt BRUCKI dał projekt rozmieszczenia biur oraz przebudowy niektórych budynków — rozwiązując prosto i z minimalnym nakładem kosztów problem rozplanowania pomieszczeń stoczni.

Ob. Fryderyk CIAPALSKI wynalazł sposób łatwej obróbki rur stalowych, dający oszczędność na czasie, narzędziach i materiale.

Ob. ob. Mieczysław WRZOSEK i Augustyn FULARCZYK wspólnie ulepszyli sposób ustawiania kutrów na stanowisku. Dzięki zostosowaniu tego sposobu stocznia zaoszczędziła sumę około 130.000 złotych.

Pomysł ob. Waldemara DRUKALSKIEGO wprowadził inowację w budowie pomp zenzowych na kutrach rybackich, usprawniając pracę załogi kutra oraz zwiększając bezpieczeństwo pracy.

Wszystkie wymienione ulepszenia i oszczędności uzyskano dzięki uspołecznieniu przedsiębiorstwa i szeroko zakrojonej akcji współzawodnictwa pracy.

KURSY SZYPRÓW I MOTORZYSTÓW W GDYNI

W dniu 23 października br. rozpoczął się kurs szyprów. Wykłady odbywają się w lokalu Yacht Klubu Polskiego przy Basenie Yachtowym. Na kurs ten przyjęto wyłącznie rybaków zawodowych w liczbie 30 — wraz z eksternistami. Kursanci na wstępie otrzymali skrypt meteorologii, wydany nakładem kierownictwa kursu, a przed zakończeniem nauki otrzymają skrypt nawigacji oraz przepisów bezpieczeństwa na morzu. Wykłady odbywają się rano i po południu. Kurs trwać będzie 2 miesiące. Niezamożni kursanci korzystają z bezpłatnego utrzymania i zakwaterowania.

Kurs motorzystów rozpoczął się 3 listopada br. Trwać będzie 7 tygodni z 1-tygodniową praktyką w Stoczni. Wykłady odbywają się w lokalu Yacht Klubu YMCA przy Basenie Yachtowym. Przyjęto na kurs 22 osoby. Na skutek słabego zainteresowania przez rybaków kursem motorzystów, kierownictwo kursu zmuszone było przyjąć nie rybaków, wykazujących się odpowiednią praktyką stoczniową względnie z dziedziny obsługi silników lądowych. Brak zrozumienia doniosłości szkolenia w przyszłości może się odbić niekorzystnie na rybakach przy otrzymywaniu dyplomów na motorzystów.

Należy podkreślić trudności jakie ma do zwalczania kierownictwo kursów, którym brak własnego lokalu i pomocy naukowych.

SILNIKI GŁÓWNE DO LUGROTRAWLERÓW

Morska Centrala Handlowa zamówiła w Szwecji, w ramach Planu Inwestycyjnego, silniki główne, przeznaczone do nowoprojektowanych przez Zjednoczenie Stoczni Polskich lugro - trawlerów. Dla omówienia szczegółów technicznych oraz uzgodnienia terminów dostawy silników z terminami w jakich Stocznie będą je potrzebować, Morska Centrala Handlowa zaprosiła przedstawicieli fabryki szwedzkiej do Polski. W konferencjach, które odbyły się w ubiegłym tygodniu, Szwedzi okazali duże zrozumienie naszych potrzeb i życzliwe podejście do tej sprawy. Umowa, która została podpisana, zapewnia nam otrzymanie silników we właściwych terminach, nie należy więc obawiać się już, że prace nad budową statków zostaną opóźnione z powodu braku głównych motorów

Morska Kronika Krajowa

LODOŁAMACZE W PORTACH POLSKICH

Zbliżający się okres zimowy czyni ponownie aktualną sprawę łamania lodu w portach polskich. Gdynia oraz Gdańsk posiadają holowniki ze wzmocnieniem przeciwlodowym, które w wymienionych portach wystarczająco spełniają rolę lodołamaczy. Natomiast Szczecin i zalew szczeciński wymagają utrzymywania specjalnych silnych lodołamaczy. Dotychczas posiadamy dla Szczecina dwa lodołamacze „Posejdon" i „Swarożyc", które znajdują się obecnie w remoncie w Stoczni Gdańskiej i mają być gotowe do pełnienia służby w grudniu br. Ponadto na stocznię w Szczecinie został niedawno oddany do odbudowy b. niemiecki lodołamacz „Swinemuende" — podniesiony z wody jako wrak. Nie będzie on jednak wykończony przed kampanią lodową 1948-1949 r.

Port szczeciński powinien posiadać przynajmniej 5 lodołamaczy, to znaczy ilość z roku 1939. Lodołamacze „Swarożyc" i „Pesejdon" mogą łamać lód — pierwszy do 80 cm, a drugi do 100 cm grubości. Według opinii rzeczoznawców, — ustalonej jeszcze przed wojną i obecnie potwierdzonej, port szczeciński powinien dysponować lodołamaczem o sile conajmniej 2500 KM. W okresie przedwojennym projektowano nawet dla Szczecina budowę lodołamacza o mocy 4000 KM.

PONOWNA KONFERENCJA W SPRAWIE WYBORU TYPU KUTRA DO BUDOWY W ROKU 1949

W dniu 28. 10. br. odbyła się ponowna konferencja w sprawie wyboru typu kutra, pomiędzy przedstawicielami Stoczni Rybackiej, firmy „Arka" i Morskiej Centrtli Handlowej.

Wychodząc z założeń poprzedniej konferencji, na ten temat, przyjęto, że winny być budowane kutry typu JO2 z pewnymi poprawkami. Następnie poddano dyskusji sprawę konstrukcji kutra. Za budową kompozycyjną przemawiały względy natury gospodarczej z uwagi na mały zapas dębiny. Budowa jednostek konstrukcji mieszanej przyspieszyłaby również przystosowanie Stoczni Rybackiej do budownictwa metalowego oraz przyniosłaby dużą oszczędność w czasie, gdyż wykonanie owręgowań zostałoby zlecone Zjednoczeniu Stoczni Polskich. Z drugiej strony jednak przeciwstawiono konstrukcji mieszanej konstrukcję drewnianą. Koszt produkcji jednostek drewnianych nie jest większy od typu mieszanego a zestawienie żelaza z dębem jest kompozycją szkodliwą dla metalu i zmniejszająca żywotność kutra. Zwrócono również uwagę, że produkcja jednostek konstrukcji mieszanej jest już ogólnie zarzuzona.

Po ożywionej dyskusji zebranych ustalono, iż należy pozostać przy konstrukcji drewnianej o typie JO2 — uzgadniając również konieczne poprawki. W świetle wniosków z konferencji, projektowana do budowy w roku 1949 seria kutrów winna ulec korektywom w typie JO2 pod względem zmiany kształtu rufy, linii dziobowej, poszerzenia pokładu, zwiększenia ładowni oraz przesunięcia grodzi o tyle o ile pozwolą na to wymiary silnika. Przewidzianym do tej serii jednostek byłby silnik Volund 9—110 KM, który w zupełności odpowiada wymogom takiego statku. Zamówienie na 10 silników tego typu zostało już dokonane.

POGŁĘBIARKA W ŁEBIE PRACUJE NADAL

Wejście do porvtu w Łebie zostało otwarte dzięki usunięciu wraka zagradzającego dotychczas wstęp.

Dla uruchomienia portu konieczne jest przeprowadzenie dalszych prac: zabezpieczenia mola zachodniego, pogłębienia wejścia do portu oraz basenu rybackiego jak również oznakowania drogi żeglugowej.

ROZWÓJ MORSKICH KURSÓW ZAWODOWYCH

W bieżącym roku na szkolnictwo zawodowe Ministerstwo Żeglugi przeznaczyło specjalne kredyty w wysokości ponad 20 milionów złotych. Do dnia 1 października br. zorganizowano ogółem 29 kursów zawodowych, na których przeszkolono ca. 1.400 osób. Jeszcze w roku bieżącym nastąpi uruchomienie dalszych 16 kursów z rozmaitych dziedzin resortu morskiego. Będą to kursy kranistów portowych, nurków, bagermistrzów, radiotechników morskich itp.

POLEPSZENIE POMIESZCZEŃ ZAŁOGOWYCH NA POLSKICH STATKACH MORSKICH

W związku z koniecznością zapewnienia załogom polskich statków handlowych należytych warunków pracy i bytu, Ministerstwo Żeglugi zorganizowało dwie wstępne konferencje dla omówienia tego zagadnienia. W konferencji uczestniczyli przed dstawiciele Urzędów Morskich i Rybackich, Związku Zawodowego Transportowców R. P. — Oddział Marynarzy, Zjednoczenia Stoczni Polskich — Stoczni Rybackich i przedsiębiorstw żeglugowych „GAL" oraz „GRYF". — Omówiono ogólne wytyczne postępowania przy budowie i remoncie statków morskich, kładac nacisk na uwzględnienie rozwiązań konstrukcyjnych, zapewniających załodze bezpieczeństwo i hygienę pracy, oraz hygieniczne i kulturalne pomieszczenia mieszkalne, sanitarne i społeczne na statku. W oparciu o wyniki dyskusji jest obecnie opracowywany w Wydz. Socjalnym Departamentu Kadr Ministerstwa Żeglugi projekt zarządzenia, regulującego całokształt omawianego zagadnienia.

W międzyczasie przedsiębiorstwa żeglugowe przystąpiły już do stopniowego dostosowania pomieszczeń załogowych na statkach do nowych wymagań. W dniu 14 bm. zostały ostatecznie uzgodnione między przedstawicielami marynarzy, GAL'em oraz Stocznią Gdańską plany przeróbki pomieszczeń dla załogi na odbudowywanym motorowcu frachtowym „Warta". Ogólne postulaty marynarzy zostały w pełni uwzględnione i odnośne przeróbki będą przeprowadzone w stopniu, na jaki tylko zezwoli konstrukcja odbudowanego statku.

PORTOWA SŁUŻBA ZDROWIA

Czynne na terenie portów Urzędy Zdrowia posiadają szeroki zakres dzialalności we wszystkich dziedzinach, związanych z warunkami sanitarnymi oraz zdrowiem i higieną życia portowego.

Do najważniejszych zadań Portowego Urzędu Zdrowia należy stała opieka lekarska nad robotnikami portowymi, personelem taboru pływającego i marynarzami krajowymi, jak również bezpłatne szczepienia przeciwdurowe. Poza tym Portowy Urząd Zdrowia przeprowadza stałą akcję deratyzacyjną (odszczurzania), fumigowanie statków (dezynfekowanie przy pomocy gazów), oraz kontrolę sanitarną statków i obiektów portowych ze szczególnym uwzględnieniem opieki nad marynarzami obcymi w myśl Konwencji Brukselskiej.

Na terenie portu gdyńskiego czynne jest pogotowie ratunkowe, które rozporządza 3-ma karetkami i jednym samochodem osobowym. Przy pogotowiu czynne jest ambulatorium dla marynarzy i obsługi taboru. Każdy zamustrowany marynarz podlega badaniu krwi oraz prześwietlaniu rentgenologicznemu.

Portowe Urzędy Zdrowia przeprowadzają również energiczną walkę z alkoholizmem, — wychodząc przede wszystkim z założenia, że port jako warsztat i teren pracy nie może być miejscem sprzedaży wódki.

Odpowiedzialne za oczyszczenie portu są Portowe Zakłady Sanitarne, które rozporządzają własnymi środkami transportu. Na terenie portu gdyńskiego P. Z. S. ustawiły 600 kublów do śmieci.

Jak z tego widać, władze morskie w trosce o stan sanitarny portów — stworzyły odpowiedni aparat wykonawczy, który jest niewątpliwie poważnym czynnikiem w sprawnym funkcjonowaniu portów.

ODBUDOWA PORTU W ŁEBIE

W początkach bieżącego miesiąca usunięty został wrak zagradzający wejście do portu rybackiego w Łebie. Od dłuższego czasu trwają w porcie prace hydrotechniczne oraz inżynieryjne. Jeden z falochronów jest już całkowicie odbudowany, obecnie zaś rozpoczęto roboty nad uszczelnianiem drugiego, który zostanie nadto przedłużony walem kamiennym w kierunku portu. Poza tym odbudowano szereg pomostów w basenie rybackim. W tak zwanym basenie gospodarczym powstają budynki gospodarcze, magazyny itp. Nowy budynek kapitanatu portu zbudowany będzie w przyszłym roku.

Prowadzone obecnie prace nad odbudową portu w Łebie pozwolią na stopniowe przywrócenie go do stanu pełnej używalności.

RATOWNICTWO NA POLSKIM WYBRZEŻU MORSKIM

W planach odbudowy zniszczeń wojennych na wybrzeżu morskim uwzględniona została również ważna dziedzina ratownictwa. Dotychczas zorganizowano pod względem technicznego wyposażenia stacje ratownicze we Władysławowie i Łebie, które zostały zaopatrzone w motorówki ratownicze. Wkrótce ma być zakończony remont 4 ścigaczy zakupionych z demobilu, które będą przydzielone jako łodzie ratownicze dla Władysławowa, Łeby, Helu i Tolkmicka. Załoga tych jednostek składa się z kierownika ratownictwa, sternika, motorzysty, 2 marynarzy pokładowych i sanitariusza. Budynki stacji ratowniczych zostały dotychczas wyremontowane w Łebie, Karwi, Władysławowie, Jastarni i Bąsaku. Wymienione stacje są obsługiwane przez obserwatorów, umieszczonych w najwyższym miejscu portu, tak, by mogli ogarnąć wzrokiem jak największą przestrzeń. Obserwatorzy posiadają lornetki oraz dysponują połączeniem telefonicznym do Kapitanatu Portu.

Projekt łańcucha stacji ratowniczych na całej długości polskiego wybrzeża bałtyckiego przewiduje umieszczenie ich w następujących miejscowościach: Świnoujście, Dziwnów, Mrzeżyno, Kołobrzeg, Gąski, Darłowo, Jarosławiec, Ustka, Czołpino, Łeba, Władysławowo, Hel, Bąsak i Tolkmicko. Ponadto w szeregu miejscowości mają być zainstalowane stacje rakietowe do nawiązania łączności z rozbitkami.

Dla umożliwienia rozwoju ratownictwa w skali międzynarodowej niezbędne będzie posiadanie specjalnego statku ratowniczego oraz dla każdej ze stacji silnych łodzi motorowych o typie ratowniczym. Dwie takie łodzie zostały już zamówione w Szwecji — z terminem dostawy w roku 1951.

PROJEKT UTWORZENIA ARBITRAŻU DLA JUTY W PORTACH POLSKICH.

Wobec przewidywanego znacznego importu juty przez Polskę, Czechosłowację i pozostałe kraje zaplecza portów, projektuje się stworzenie w Gdyni lub w Szczecinie organizacji arbitrażowej dla juty.

Powyższy projekt pozostaje w związku z opracowywanymi obecnie planami uruchomienia regularnej linii żeglugowej pod polską banderą, łączącej porty polskie z portami Indii Wschodnich.

Instytut arbitrażowy dla juty byłby jednym z czynników decydujących o wyborze polskiego portu przy tranzycie tego artykułu, dając odpowiednie gwarancje zarówno importerowi, jak i eksporterowi zagranicznemu.

AKCJA KULTURALNO - OŚWIATOWA WŚRÓD RYBAKÓW MORSKICH.

W porozumieniu ze Spółdzielnią Wydawniczo-Oświatową „Czytelnik", Tow. Uniwersytetów Ludowych i OM TUR, Morski Instytut Rybacki podjął akcję kulturalno-oświatową na terenie świetlic rybackich. We wszystkich istniejących świetlicach oraz w „Domach Rybaka" założone zostały biblioteki. W osiedlach rybackich tworzą się koła „Czytelnika", biblioteczki wędrowne i gazetki ścienne. Ponadto organizuje się imprezy żywego słowa. Akcja powyższa jest szczególnie na czasie w okresie jesiennym i zimowym, kiedy, w związku z warunkami atmosferycznymi, zajęcia zawodowe mniej absorbują rybaków, pozostawiając im wolny czas na zainteresowanie się sprawami oświaty i kultury.

PROJEKT NOWEGO DOKU PŁYWAJĄCEGO DLA POLSKICH STOCZNI.

Brak doków pływających o odpowiedniej nośności powodował dotychczas konieczność dokowania za granicą większych jednostek polskiej floty handlowej, w szczególności motorowca transatlantyckiego. „Batory", dla przeprowadzenia periodycznych przeglądów lub niezbędnych remontów. Obecnie Zjednoczenie Stoczni Polskich, pragnąc przejąć całkowitą obsługę remontową polskiej marynarki handlowej, projektuje budowę nowego doku pływającego o nośności do 12 tysięcy ton. Umożliwi to dokowanie statków bez konieczności wyładowania towarów, a jednocześnie zapewni bezpieczeństwo w niesprzyjających warunkach atmosferycznych. Ponadto posiadanie doku pływającego o dużej nośności przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności naszych portów dla statków zagranicznych. Do złożenia ofert na dostarczenie rysunków wspomnianego doku zostały wezwane stocznie zagraniczne, jak również Polski Rejestr Statków, który posiada fachowy personel, dostatecznie przygotowany do opracowania tego rodzaju projektu.

Ogłoszenie

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich wpisano dnia 5 lipca 1948 r. pod nr R. Mor 73 — parowiec towarowy „Kiliński" o międzynarodowym sygnale odróżniającym SPEB. Według świadectwa pomiarowego, wystawionego przez Główny Urząd Morski w Gdańsku dnia 12 grudnia 1947 r. Nr 102/47. wynik urzędowego obliczenia wymiaru statku jest następujący: długość: 133.84 m, największa szerokość: 19.35 m, głębokość: 10,52 m, największa długość przedziału maszynowego: 15.55 m, pojemność brutto: 21542.6 m³ czyli 7612/23 ton rejestrowych, pojemność netto: 12943.5 m³ czyli 4573.68 ton rejestrowych. Statek został zbudowany w roku 1944 przez firmę: California Shipbuilding Corp w Los Angeles U.S.A. — Dane te nie zostały udowodnione. Portem ojczystym statku jest Gdańsk. Właścicielem statku jest firma: Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe Spółka Akcyjna Gdynia — America Shipping Lines Limited z siedzibą w Gdyni, zapisana w rejestrze handlowym dział B Sądu Okręgowe w Gdyni dnia 28 lutego 1946 r. pod nr. 105. Przymusowym zarządcą państwowym jest Marius Plinius w Gdyni, a prawnymi jego zastępcami Tadeusz Teper i Tadeusz Cieślak w Sopocie. Wysokość udziału we własności: 100%. Wysokość udziału we własności kapitału polskiego: 98,65%. Tytuł nabycia: Statek nabyto umową kupna z 16 lipca 1947 r. od Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, reprezentowanych przez Komisję Morską Stanów Zjednoczonych. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela zostały wypełnione.

Sąd Grodzki

W następnym numerze:
S/S „SOŁDEK"
pierwszy polski rudowęglowiec